

HEFT 4 / BERLIN, 20. FEBRUAR 1940

Der Adler



PREIS **20 Pf.**
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Generalfeldmarschall Hermann Göring

der Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe. Er begann im Auftrage des Führers das große Aufbauwerk, das Deutschland zur stärksten Luftmacht der Welt werden ließ. Mit Stolz schaut am 1. März 1940, dem fünfjährigen Gründungstag der deutschen Luftwaffe, das ganze deutsche Volk zu ihm auf. Aufn. Robert Röhr



Zum 1. März 1940

Fünf Jahre deutsche Luftwaffe - eine Rückschau

Am 1. März 1940 wird die deutsche Luftwaffe fünf Jahre alt. In Friedenszeiten wäre das Anlaß genug, den Tag festlich zu begehen. Heute hat die Luftwaffe keine Zeit, Feste zu feiern. Aber eine Rückschau auf diese Jahre des Aufbaus und der Bewährung ist nötig. Schon deshalb, weil es in der menschlichen Natur begründet liegt, ein Geschaffenes, Vorhandenes zu leicht als selbstverständlich hinzunehmen und keinen Gedanken daran zu verschwenden, wie es zustande gekommen ist.

Daß Deutschland heute die stärkste Luftmacht der Welt ist, bestreiten nicht einmal mehr unsere Feinde. Wenn sie es auch aus propagandistischen Gründen nicht gerade in ihrer großen Presse verkünden, so liegen doch genügend Äußerungen der Fachpresse sowohl der Feinde wie der Neutralen vor. Zudem wird diese Tatsache schon dadurch bewiesen, daß keiner allein gegen uns anzugehen wagt. England und Frankreich, lange Jahre die zur Luft bestgerüsteten Länder der Erde, fühlen sich nicht einmal gemeinsam stark genug, uns zu bestehen. Nicht nur, daß sie bei den Neutralen um Hilfe betteln, auch ihre Luftfahrtindustrie ist der unrigen nicht gewachsen. Sie versuchen, in Neutralien Flugzeuge und Motoren zu kaufen. Mögen sie. Unsere Luftwaffe wird auch damit fertig werden.

Daß sie diesen Höchststand erreicht hat, ist nun durchaus nicht so selbstverständlich, wie viele Volksgenossen gerne glauben. In den vergangenen fünf Jahren ist in zäher, ja fanatischer Verbissenheit eine Arbeitsleistung be-

wältigt worden, wie sie in der Kriegsgeschichte wohl einzig dasteht.

Die Voraussetzungen für die Inangriffnahme dieser Gigantenarbeit aber schuf der Führer. Sein nach fünfzehn Jahren vom Sieg gekröntes Ringen hat Deutschland frei gemacht. Der vom Führer vor fünf Jahren, kurz nach Verkündung der Allgemeinen Wehrpflicht gegebene Befehl zur Errichtung einer deutschen Luftwaffe ist Geschichte geworden.

Heute dürfen wir die Frage stellen: Was war damals vorhanden, auf was konnte aufgebaut werden? Auf nichts innerhalb der Wehrmacht! Nichts war vorhanden. Nicht ein militärisch verwendbares Flugzeug hatten wir. Diesem materiellen Nichts aber standen ideelle Akti-
posten gegenüber: Die Überlieferung des Weltkrieges, die Erinnerung an die glorreichste Vergangenheit, die eine Waffe haben kann. Und die Männer waren noch da, die Flieger, die die erste deutsche Luftwaffe von Sieg zu Sieg geführt hatten, an ihrer Spitze der letzte Kommandeur des Jagdgeschwaders Richthofen, Hermann Göring. Nach der Machtübernahme zum Reichskommissar und bald darauf zum Reichsminister der Luftfahrt ernannt, ging Hermann Göring ans Werk. Ihm zur Seite stand der Weltkriegsflieger Erhard Milch, zuletzt Direktor der Deutschen Luft Hansa, nunmehr Staatssekretär der Luftfahrt.

Grundbedingung für diese Aufbauarbeit war das Vorhandensein einer leistungsfähigen Luftfahrtindustrie. Sie war da. Klein, aber an den Aufgaben

der Verkehrs- und Sportluftfahrt geschult und ausbaufähig. Zielbewußter Arbeit wurden die Entwicklungsaufträge entworfen und vergeben, die Werke auf den für ihre Ausführung erforderlichen Stand gebracht. Flugzeuge und Motoren allein machen noch keine Luftwaffe aus. Sie wollen geflogen werden. Ein Stamm von Sportfliegern war auch vorhanden, zusammengefaßt in dem bei der Machtübernahme errichteten Deutschen Luftsportverband, der später in das NS-Fliegerkorps überführt und damit Gliederung der Partei wurde. Diese Flugzeugführer wurden in kurzen Lehrgängen umgeschult und bildeten einen ersten Stamm an fliegendem Personal. Ebenso wurden Werkmeister und Motorenwarte aus Verkehrs- und Sportfliegerei übernom-

men, die nun ihrerseits weiteres Bodenpersonal ausbildeten.

Parallel mit dem Aufbau der Fliegertruppe ging die Entwicklung von Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe. Hatten Sport- und Verkehrsflugfahrt die toten Jahre der Systemzeit in gewissem Maße überbrückt und den fliegerischen Gedanken wachgehalten, so fehlte diese Brücke für die Flakartillerie nahezu völlig. Hier war Neuland zu erobern. Die Luftnachrichtentruppe konnte immerhin auf den Arbeiten der Reichswehr aufbauen.

Das nahezu völlige Abreißen der Verbindung seit dem Ende des Weltkrieges, das Aufhören all dessen, was man als Luftwaffe hätte bezeichnen können, hatte auch sein Gutes. Unsere Feinde waren lange Jahre mit dem Ballast des überalterten Kriegsgeräts belastet, obwohl sie erhebliche Bestände an die sogenannten Nachfolgestaaten abgegeben hatten. Gegen gutes Geld, versteht sich. Deutschland hatte den — von Versailles gewiß nicht beabsichtigten — Vorteil, seine junge Luftmacht mit einem Gerät ausstatten zu können, das dem neuesten Stande der Forschung entsprach. In kurzer Folge verließen hochwertige Aufklärungs-, Kampf-, Sturzkampf- und Jagdflugzeuge unsere Werke. Sie waren das Beste, was eine hochentwickelte Forschung und Technik hervorbringen konnte.

Die deutsche Luftwaffe arbeitete im stillen. Selten nur trat sie an die Öffentlichkeit. Als das Rheinland frei wurde, überflogen ihre Geschwader den Rhein, an den Reichsparteitagen wirkte sie mit, beim Erntedankfest. Im Jahre 1937 aber hielt Hermann Göring den Zeitpunkt für gekommen, vor internationalem Forum anzutreten. In Zürich fanden alle fünf Jahre internationale Flugwochen statt, auf denen sich die Fliegerei ganz Europas traf, auf denen die jeweils neuesten Flugzeuge zu sehen waren. Den bedeutendsten Teil der Wettbewerbe bildeten die militärischen. Deutschland hatte 1937 für alle gemeldet.

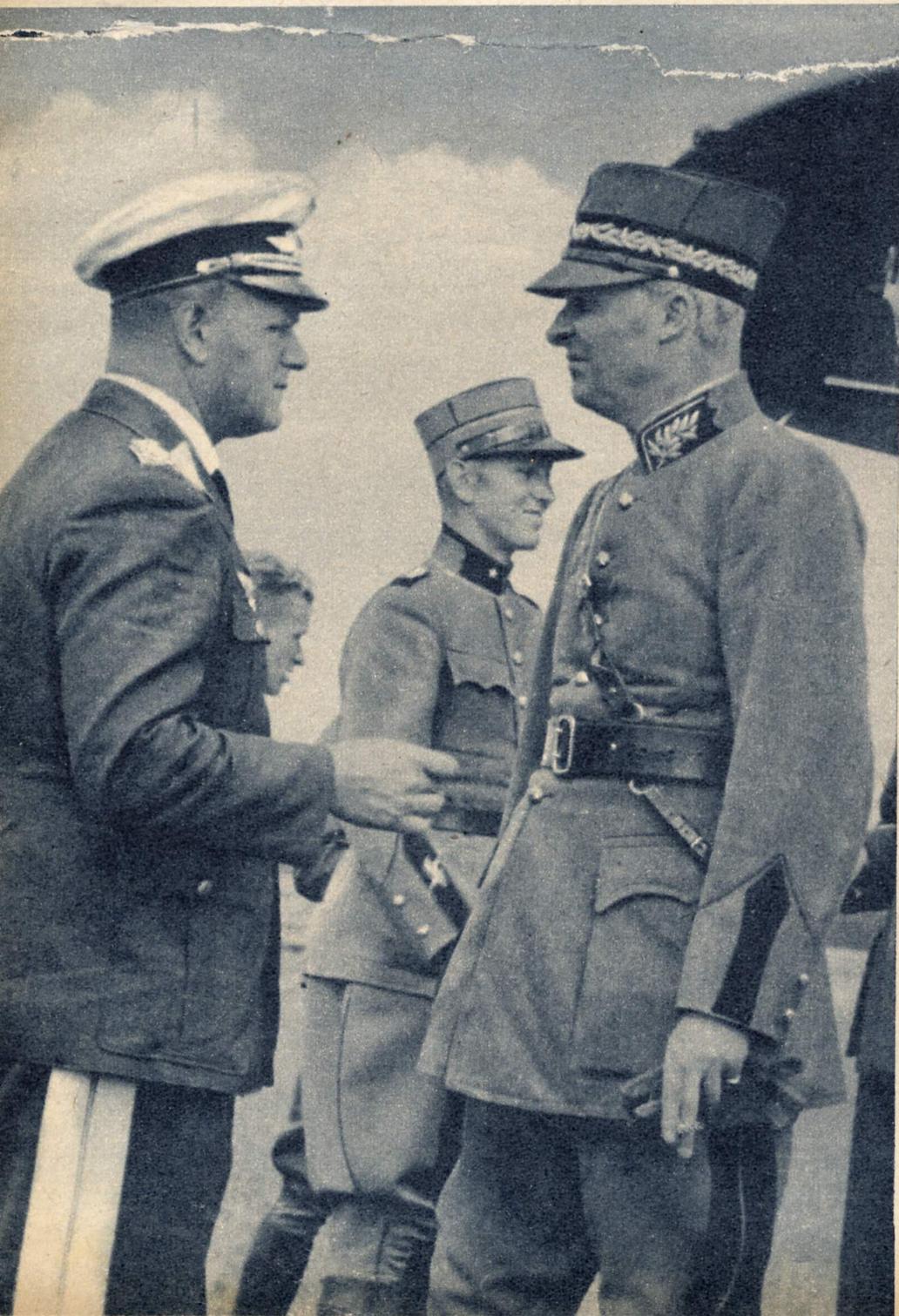
Zunächst gewann France die internationale Geschwindigkeitskonkurrenz in großer Form. Er flog die Me 109. Ob die vielen Engländer und Franzosen, die an diesem Julitage des Jahres 1937 auf dem Züricher Flugplatz nervös den Blick nicht von den Stoppuhren ließen, um die Zeit des Deutschen zu verfolgen, ob sie gehnt haben, daß dieses erstmalig gezeigte, fast unscheinbare kleine Flugzeug einmal ihr Schicksal werden sollte?

Dasselbe Flugzeugmuster siegte unter Major Seidemann im Alpenrundflug für Militärflugzeuge in der Einsitzerklasse und als Dreierkette unter Führung des Hauptmanns Restemeier, der zweieinhalb Jahre später, im Dezember 1939, eine unvergleichliche Leistung vollbrachte. Im Luftkampf mit Britenbombern schwer verwundet, brachte er, fast blind, sein Flugzeug von hoher See heil nach Hause.

Den größten Schock aber versetzte in Zürich unseren heutigen Feinden das neue Flugzeug Dornier Do 17 unter dem Kommando von Generaloberst Milch. Dieses Kampfflugzeug brauchte für die gleiche Alpenrundstrecke von 367km mit zwei Zwischenlandungen nur 58 Minuten. Es zeigte sich damit wesentlich schneller als englische und französische Jagdflugzeuge. Die französische Zeitschrift „Les Ailes“ schrieb damals, es sei geradezu erschreckend, daß die deutschen Bomber weit schneller seien als die schnellsten französischen Jagdflugzeuge, die doch diese Bomber jagen und erlegen sollten!

Uns allen, die wir das Glück hatten, Zürich zu erleben, schlugen die Herzen schneller vor Stolz, als wieder und wieder die Hakenkreuzflagge am Siegermast hochging und die Hymnen der Nation über das weite Feld rauschten. Die deutsche Luftwaffe hatte zum ersten Male der Welt gezeigt, wer sie war. Die Welt hat diesen Warnungsschuh nicht verstanden.

Schon bevor Zürich als friedlicher Wettbewerb anlief, nahm die Luftwaffe eine Gelegenheit wahr, sich im



Zum Bilde links: Bei der internationalen Flugwoche 1937 in Zürich trat die deutsche Luftwaffe zum erstenmal mit ihren Leistungen vor das internationale Forum. Unser Bild zeigt Generaloberst Milch, der mit Oberstleutnant Polte im Alpenrundflug siegte, im Gespräch mit Oberstdivisionär Bandi, dem Chef der schweizerischen Luftwaffe

ernsten Einsatz zu erproben. Im Sommer 1936 entbrannte in Spanien der Bürgerkrieg. Franco bat den Führer um Hilfe. Sie wurde dem geistesverwandten nationalen Spanien gewährt. Wie die Dinge lagen, konnte sie im wesentlichen nur eine Hilfe der Luftwaffe sein. Aus den ersten Transportkommandos entwickelte sich die Legion Condor, deren stolze Taten zur Genüge bekannt sind. Die Zahl der freiwilligen Meldungen zur Legion bewies schon damals, welcher Kampfgeist die Luftwaffe beseelt. Nur ein Bruchteil der Meldungen konnte berücksichtigt werden. Man mußte die Teilnahme am Spanienkrieg rationieren, indem häufig abgelöst wurde, um möglichst viele Meldungen berücksichtigen zu können. Diese kluge Maßnahme hat sich tausendfach gelohnt. Als der Bürgerkrieg zu Ende war, gab es keine Staffel, keine Schule, keine Flak- und keine Luftnachrichtenabteilung, in denen nicht kampferprobte Männer standen, die nun ihre Kriegserfahrung an die Kameraden weitergeben konnten.

Die Briten haben im Weltkrieg das Wort von der „Fleet in being“ geprägt, von der Flotte, die allein durch ihr Vorhandensein wirkt. Das gleiche konnte man von der deutschen Luftwaffe sagen, als im Herbst 1938 die politische Hochspannung im Münchener Abkommen sich löste. Es soll niemand glauben, daß unsere Feinde damals nachgegeben hätten, wenn der Führer nicht die stärkste Luftwaffe der Welt als Trumpf in Händen gehabt hätte. Ihr Vorhandensein genügte.

Spanienkrieg, Sudetenland, Böhmen-Mähren können rückblickend als Proben für den ernstesten Einsatz gewertet werden. Der aber sollte schneller kommen, als jemand ahnen konnte. Durch Englands verräterische Beistandsversprechungen aufgeputscht, vergewaltigte Polen die Volksdeutschen und erlaubte sich Grenzübergänge in einer Weise, die eine Großmacht nicht mehr hinnehmen konnte. Der Krieg war da.

Der Feldzug gegen Polen ist noch in zu frischer Erinnerung, als daß viel über ihn zu sagen vonnöten wäre. Diese erste große Bewährungsprobe der jungen Luftwaffe klingt wie ein Fanfarenstoß. Im Morgengrauen des 1. September starteten die Aufklärer und Kampfverbände, aus Pommern, Ostpreußen und Schlesiens drangen sie konzentrisch vor, im rollenden Einsatz wetterten sie ihre tödlichen Bombenladungen in die Flugplätze und sonstigen militärischen Ziele. In zwei Tagen gab es in dem weiten polnischen Raum nichts mehr, was sich zu Recht als polnische Luftwaffe hätte bezeichnen können. Die wenigen Einheiten, die auf getarnten Feldflugplätzen der Vernichtung entgangen waren, wurden Beute unserer Jäger, wenn sie sich überhaupt noch in die Luft wagten.

Dieser Blitzsieg legt vielleicht die Annahme nahe, die polnischen Luftstreitkräfte seien minderwertig gewesen. Das ist ein Irrtum und nur geeignet, die Leistungen unserer Flieger herabzusetzen. Die Polen hatten schon modernste Flugzeuge und gute Besatzungen. Nur waren die unsrigen eben besser. Es ist weiter zu berücksichtigen, daß nur etwa die Hälfte unserer Luftwaffe gegen Polen eingesetzt war, die andere sicherte im Westen. Nach wenigen Tagen jedenfalls fand die operative deutsche Luftwaffe keine Ziele mehr. Auch die Flakartillerie suchte vergebens ihre Granaten loszuwerden. Fliegertruppe und Flak wurden nun in weitem Umfang zur Bekämpfung von Erdzielen, zur Unterstützung des Heeres herangezogen. Ohne die unvergleichlichen Taten unserer Infanterie und Artillerie, der Panzer und Pioniere zu verkleinern, muß festgestellt werden, daß es die Luftwaffe war, die vielerorts den Weg für den schnellen Vormarsch freimachte. Sie hat ganze Divisionen auf dem Straßenmarsch vernichtet, den Eisenbahnverkehr stillgelegt, und sie hat die letzten Widerstandsnester, Warschau und Modlin, zur Übergabe reif gemacht.

Schon nach zehn Tagen Polenkrieg konnten zahlreiche Verbände als entbehrlich herausgezogen und teils auf die Heimathorste, teils nach dem Westen verlegt werden. Hier tritt der Landkrieg noch auf der Stelle. Nur Luftwaffe und Kriegsmarine haben größere Bewegungsfreiheit. War Polen erste Bewährungsprobe, so sollte der Luftkrieg im Westen die Gelegenheit bringen, sich an einem — verglichen mit den Polen — ungleich stärkeren Gegner zu messen. Um es vorwegzunehmen: Auch im Kampf gegen Briten und Franzosen hat die Luftwaffe ihren Ruf bestätigt, die beste und bestgeführte zu sein. Ohne Unterbrechung erkundeten unsere Aufklärer das gesamte Feindgebiet. Ihre Bildmeldungen haben der Führung lückenlose Unterlagen für die operativen



Warschau nach dem Angriff deutscher Kampf- und Sturzkampfflugzeuge auf die militärischen Ziele dieser Stadt. Die verblendeteten Machthaber in der umzingelten Hauptstadt gaben die Bevölkerung durch die Verweigerung der Übergabe und die Umwandlung der Stadt in eine Festung dem Schrecken eines Angriffes preis

Aufnahmen Grabler (2)

Entschlüsse geliefert. Wir kennen in Frankreich und Großbritannien jeden Flugplatz, und sei er noch so gut getarnt, wir kennen jedes Rüstungswerk, jeden Hafen, jedes Munitions- und Tanklager. Die Luftwaffe hat es in der Hand, zuzugreifen, wann der Führer es befiehlt.

Die Kampfflieger traten bisher fast nur auf See in Erscheinung. Die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht melden fast täglich die Versenkung feindlicher Schiffe durch deutsche Kampfverbände und erfolgreiche Angriffe auf britische Geleitzüge. Und die Jäger, schon im Weltkrieg Lieblinge des ganzen Volkes, haben sich auch jetzt wieder die Herzen der Nation erobert, im wahrsten Sinne des Wortes im Flug erobert. Ein Höhepunkt in der Erfüllung ihrer vornehmsten Aufgabe, den Einflug von Feindflugzeugen auf Reichsgebiet zu sperren, war die Luftschlacht über der Deutschen Bucht am 18. Dezember 1939. Von 52 Britenbomben, die vergeblich versuchten, Wilhelmshaven anzugreifen, schossen Jäger und Flak 36 ab! Es führte zu weit, die prächtigen Beispiele von Tapferkeit, Draufgängertum und Kameradschaft zu schildern, die gerade in diesem Gefecht zutage traten. Zudem haben Presse und Rundfunk vieles berichtet.

Die bisherigen Taten unserer Jäger, Kampfflieger und Aufklärer, unserer Flakartillerie und der Luftnachrichtentruppe in Polen, an der Westfront und auf See sind uns schönster Ausdruck des Geistes, der die Luftwaffe beseelt. Das deutsche Volk weiß, daß der große Ent-

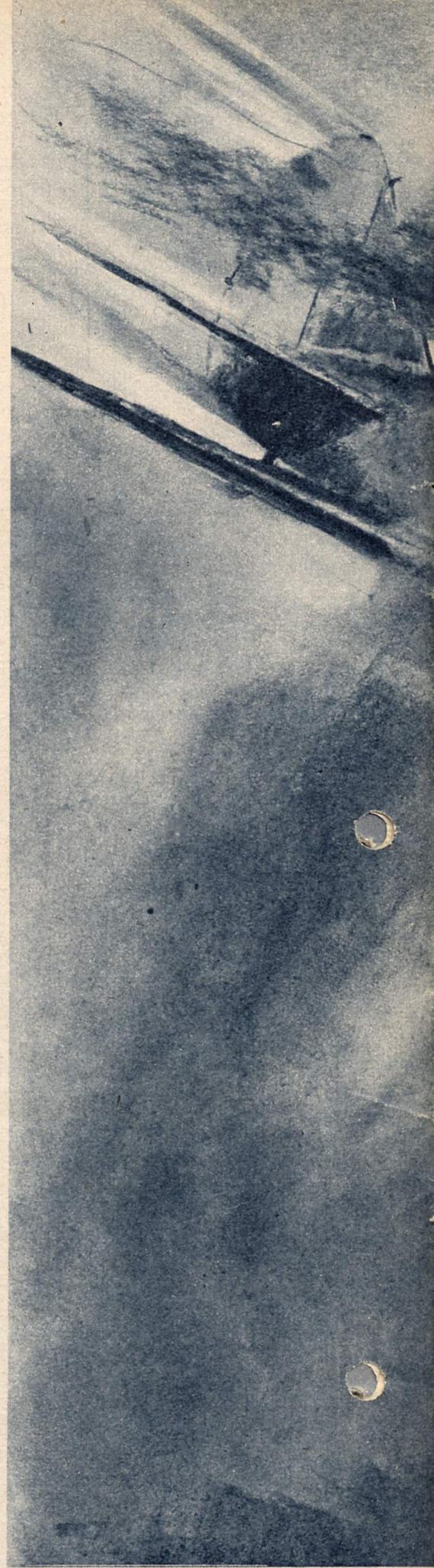
scheidungskampf noch nicht begonnen hat. Es weiß, daß wir das Großdeutsche Reich, das sie uns nicht gönnen, einmal mit dem Schwert verteidigen mußten. Wenn nicht heute, dann bestimmt in einigen Jahren. Des Schwertes Spitze aber ist die deutsche Luftwaffe, und auf sie kann sich das deutsche Volk verlassen. Wenn wir in die Entscheidung eintreten werden, dann wird sie — das kann schon jetzt gesagt werden — nicht nur die besten Flieger und Flugzeuge in den Kampf schicken, unsere Feinde werden auch noch einige Überraschungen erleben.

Wir wollen diese Rückschau auf die ersten fünf Jahre unserer Luftwaffe nicht schließen, ohne eines zweiten Geburtstages zu gedenken, der auch auf den 1. März 1940 fällt. An diesem Tag wird der „Adler“ ein Jahr alt. Am 1. März 1939 erschien er zum ersten Male. Er hat die Luftwaffe durch das bewegte letzte Jahr begleitet, getreu seiner Zielsetzung, den fliegerischen Gedanken an den letzten Volksgenossen heranzutragen. Lastend erst, dann sicherer geworden, hat er seine heutige Gestalt gefunden, von der nicht gesagt sein soll, daß sie die endgültige ist. Der über alles Erwarten große Erfolg der Zeitschrift, der nicht nur in der Auflagenhöhe zum Ausdruck kommt, scheint zu bestätigen, daß wir auf dem rechten Wege sind. Daß es neben der Luftwaffe vor allem die Jugend ist, die den „Adler“ zur liebsten Lektüre erhoben hat, ist uns allen, die wir an ihm arbeiten dürfen, eine besonders große Freude und — Verpflichtung.

Josef Grabler

Feierstöße dröhnen vom Himmel

Augenzeugen erleben den deutschen Luftsieg über Duisburg



Die Feuerkraft aller schweren Waffen des Messerschmitt-Jagdflugzeuges ist auf das feindliche Flugzeug konzentriert, der deutsche Flugzeugführer hat den Feind richtig im Visier. Schon schlagen die ersten Flammen aus dem Rumpf, und ein Stück des Leitwerks hat sich brennend gelöst

Zeichnungen
von
Richard Heß

Zum Bilde links: Mit rasender Geschwindigkeit ist das deutsche Jagdflugzeug an den englischen Fernaufklärer Bristol-Blenheim herangejagt und hat ihm seine ersten Salven in den Rumpf gesetzt. Im letzten Augenblick muß er die Maschine hochreißen, um nicht mit dem Feind zusammenzustoßen



Ein britisches Aufklärungsflugzeug vom Muster Bristol-Blenheim wurde bei dem Versuch, von Frankreich aus in das Ruhrgebiet einzufliegen, in der Gegend von Duisburg abgeschossen — so hieß es in militärischer Knappheit im Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht vom 26. Januar.

Wer die Meldung las, dachte unwillkürlich daran, daß Woche um Woche, Tag um Tag deutsche Fernaufklärer planmäßig ihre Flüge über Frankreich und England durchführen, und zwar nicht nur in der Nähe der Grenze, sondern bis tief ins Land hinein, über mehr als 1000 km nach Südfrankreich, an die nordfranzösische Küste, mitten ins englische Industrieviertel hinein und bis hoch hinauf nach Scapa Flow und noch weiter bis zu den wogenumbrandeten Shetlands. Untrüglich klare Aufnahmen wichtigster militärischer Ziele und Geländestreifen, die der „Adler“ kürzlich veröffentlichte, haben aller Welt Kunde gegeben von dem durch-

schlagenden Erfolg der deutschen Aufklärungsflüge, deren Planmäßigkeit weder durch die feindliche Flak noch durch die wütenden Angriffe französischer oder englischer Jagdflugzeuge gestört werden konnte. Der Feind war allerdings nicht in der Lage, derartige von Aufklärern gemachte Aufnahmen zu veröffentlichen. Das muß ihm auf die Dauer doch mehr als peinlich gewesen sein, denn vor einiger Zeit erschienen in englischen und französischen Zeitschriften Luftaufnahmen aus tiefster Friedenszeit, die angeblich jetzt von feindlichen Aufklärern über Deutschland gemacht worden waren. Das Täuschungsmanöver war so plump, daß es nicht einmal Mühe machte, es sofort aufzudecken. Der Versuch der Engländer und

Zum Bilde rechts: Feldwebel S., der den Bristol-Blenheim bei Duisburg abschoß, nach der Rückkehr von dem siegreichen Flug. Aufnahme PK-Brandt-PBZ (1)

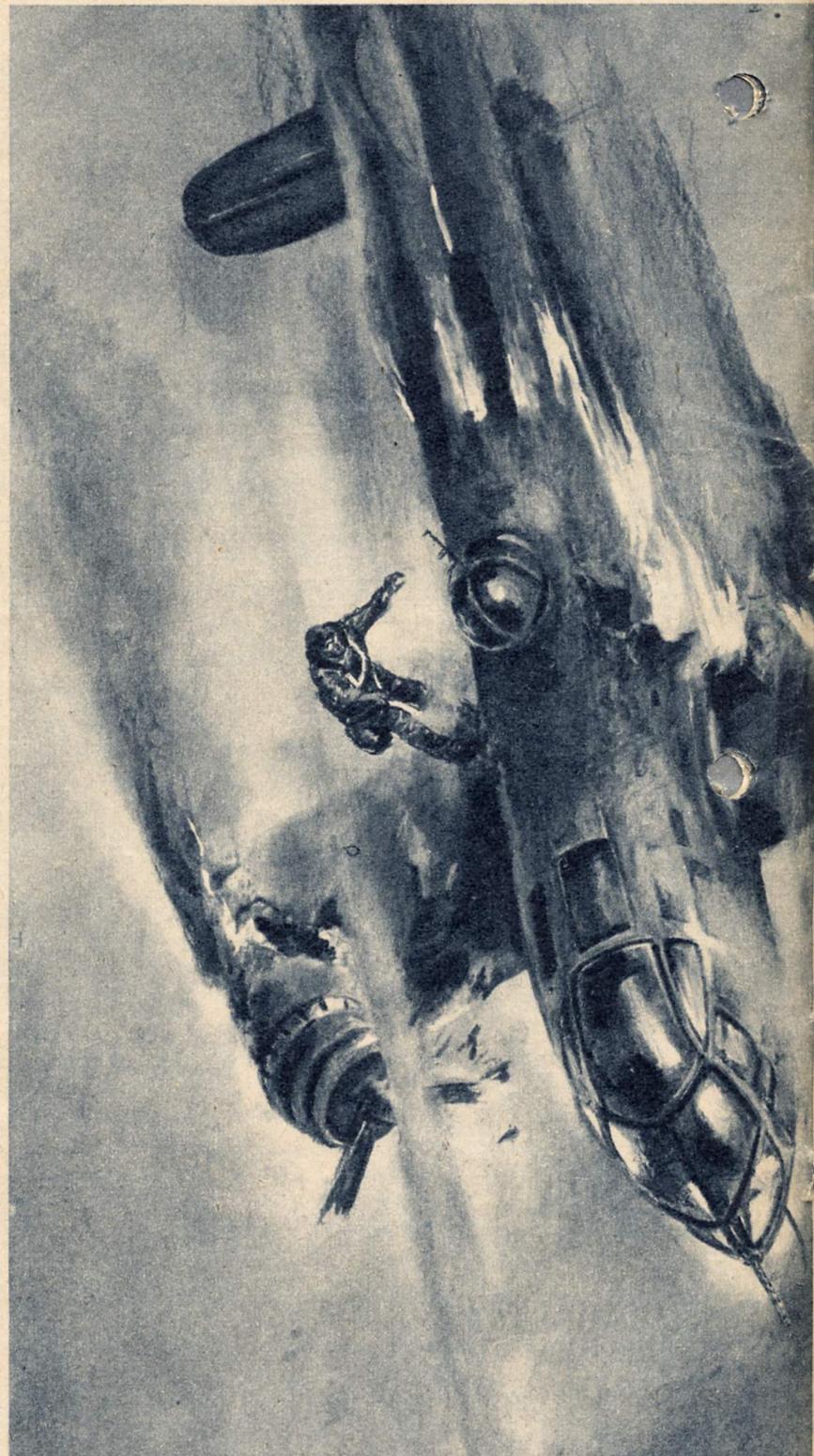




Franzosen, der Öffentlichkeit einen Erfolg ihrer Aufklärungsflüge weiszumachen, ja überhaupt den Beweis zu erbringen, daß solche Fernaufklärungsflüge über Deutschland durchgeführt werden, ist schon beim ersten Beginnen mißlungen. Von einer anderen Seite ist dem Feind dieser Beweis abgenommen worden — durch den Bericht des DAB, das den versuchten Einflug eines Bristol-Blenheim in das Ruhrgebiet meldete. Daß der Feind diesen Versuch mit dem Verlust des Flugzeuges büßen mußte, zeigt allerdings deutlich genug, wie es um die Erfolge feindlicher Aufklärungsflüge bestellt ist.

Es gibt nicht viele Menschen in Deutschland, die bisher ein feindliches Flugzeug am Himmel gesehen haben. Für die Duisburger, die von der Erde aus Zeugen des Kampfes zwischen einem deutschen Jäger und der Bristol-Blenheim wurden, war das ganze deshalb ein einmaliges packendes Erlebnis. Es ist nicht einmal eine große Zahl gewesen, die mit eigenen Augen dem unerbittlichen Luftgefecht folgen konnte — das lag an der Unsichtigkeit des Wetters, die im übrigen wohl auch zur Genüge erklärt, warum ein Engländer überhaupt bis zum Niederrhein vorstoßen konnte.

In dem ewigen Wechsel von kalt und weniger kalt, hell und dunkel, klar und trübe, der das Wetter dieses sibirischen Winters kennzeichnet, hatte auch der 25. Januar, ein Donnerstag, sein besonderes Gesicht erhalten. Hell leuchtete die Sonne am Winterhimmel und warf hier und da ihren milden gelben Schein auf die Landschaft des Niederrheins. Allenthalben aber schoben sich trübe Dunstschichten dazwischen, die den Strahlen jeden



Wie eine brennende Riesenfackel stürzt das englische Aufklärungsbereits uhter der vernichtenden Wirkung der Flammen abgebrochen Besatzungsmitglied ist aus der Maschine gesprungen, um sich

Zum Bilde links: Ein vergeblicher Rettungsversuch — auch vermag dem englischen Flieger nicht mehr zu helfen. Sein Falltragen sollte, ist ebenfalls von den Flammen des brennenden Flugzeuges noch ein Rest lodrender Fetzen, dem Flieger keinen

Durchtritt verweigerten und Stadt und Land wie in Nebel hüllten. Nur so ist es zu erklären, daß keiner der Einwohner der südlichen Vorstädte Duisburgs etwas davon merkte, daß in der Höhe ein Engländer über ihnen dahinflog. In der Stadtmitte aber, über die keine Dunstglocke gestülpt war, wurde man schnell auf das feindliche Flugzeug aufmerksam, das in rund 1500 Meter Höhe flog. Und wer darüber im Zweifel war, ob es sich um eine feindliche Maschine handle — und das waren die meisten —, der erlangte schnell Klarheit, als ein winziges Flugzeug mit unvorstellbarer Geschwindigkeit auf die andere Maschine zuraste und gleich darauf das Lachen von Maschinengewehren hörbar wurde. Seltsam erregender Augenblick im friedlichen Arbeitsgetriebe einer Industriestadt: Ein Teil der Bevölkerung



flugzeug, dessen Flügel sind, in die Tiefe; ein mit dem Fallschirm zu retten

der Sprung aus dem Flugzeug schirm, der ihn sicher zu Boden zeugs erfaßt und kann, nur Halt mehr bieten



Mit ungeheurem Krachen ist das abgeschossene Flugzeug auf dem Boden aufgeschlagen. Soldaten, die in der Nähe übten, stürzen herbei, um Hand anlegen zu können, wenn noch eine Hilfe für die Insassen möglich ist. Doch sie kommen zu spät

vernimmt aus der Höhe die Detonationen sich jagender Feuerstöße, ohne im Dunst etwas wahrnehmen zu können. Wieder andere sehen wie umeinander flatternde Vögel zwei Flugzeuge am fernen Winterhimmel kurven und erlangen erst durch das gedämpfte Herüberfliegen der Schußfolge die Gewißheit, daß dort oben ein Kampf um Tod und Leben entbrannt ist, daß der winzige Vogel, ein deutsches Messerschmitt-Jagdflugzeug, sich auf das große englische Aufklärungsflugzeug mit dem eisernen Willen gestürzt hat, es zu vernichten. Manchmal verschwimmen die Konturen im hellen Glanz des Himmels vollständig, und erst das Aufblitzen des Metalls, auf dem die Sonne glitzert, zeigt den im Innersten gepackten Zuschauern den Standort der Flugzeuge an. Ab und zu weht bald lauter, bald schwächer das peitschende Knallen der Feuerstöße herüber, eine Minute vergeht, zwei, drei — da kippt der Engländer über den Flügel ab und stürzt trudelnd in immer schneller werdendem Fall zu Boden. Dann schlägt aus dem Flugzeug ein feuriger Streifen heraus, dem gleich darauf ein dunkler Rauchstreifen folgt. Wie ein furchtbares Fanal bleibt diese dunkle Rauchsäule über dem

niedersausenden Flugzeug hängen. Sie ist das letzte, was die meisten Zuschauer von dem Luftkampf wahrnehmen, die hohe dunkle Säule, die noch minutenlang am Himmel steht, indes das feindliche Flugzeug längst zersplittert ist. Aber noch eine andere erschütternde Szene dieses Kampfes haben einige wenige wahrgenommen, wie nämlich ein winziger Punkt sich aus dem schon brennenden Flugzeug löst, ein Besatzungsmitglied, das mit dem Fallschirm abzuspringen versucht, und wie aus dem sich öffnenden Schirm plötzlich auch Flammen hochschlagen und der Körper ohne Halt in die Tiefe sauft. Es war ein blutjunger Leutnant, den man später dicht neben der Straße fand, die von Duisburg nach Düsseldorf führt.

Nur rauchende Trümmer bildeten den Rest des Bristol-Blenheim-Aufklärers, der zum Erkundungsflug über Deutschland aufgestiegen war.

Ein deutscher Jäger aber landete auf seinem Feldfliegerhorst mit dem stolzen Bewußtsein, den deutschen Luftraum erfolgreich verteidigt und vom Feinde freigehalten zu haben.



Zum Bilde links: Der Flug über die See im härtesten Winterwetter stellt an die Navigationsfähigkeit der deutschen Flieger die größten Anforderungen. Auf der Karte muß unter Berücksichtigung von Wind und sonstigen Einwirkungen der Kurs genau abgesetzt werden. Dann steuert der Flugzeugführer nach seinen Bordinstrumenten sicher das Ziel an

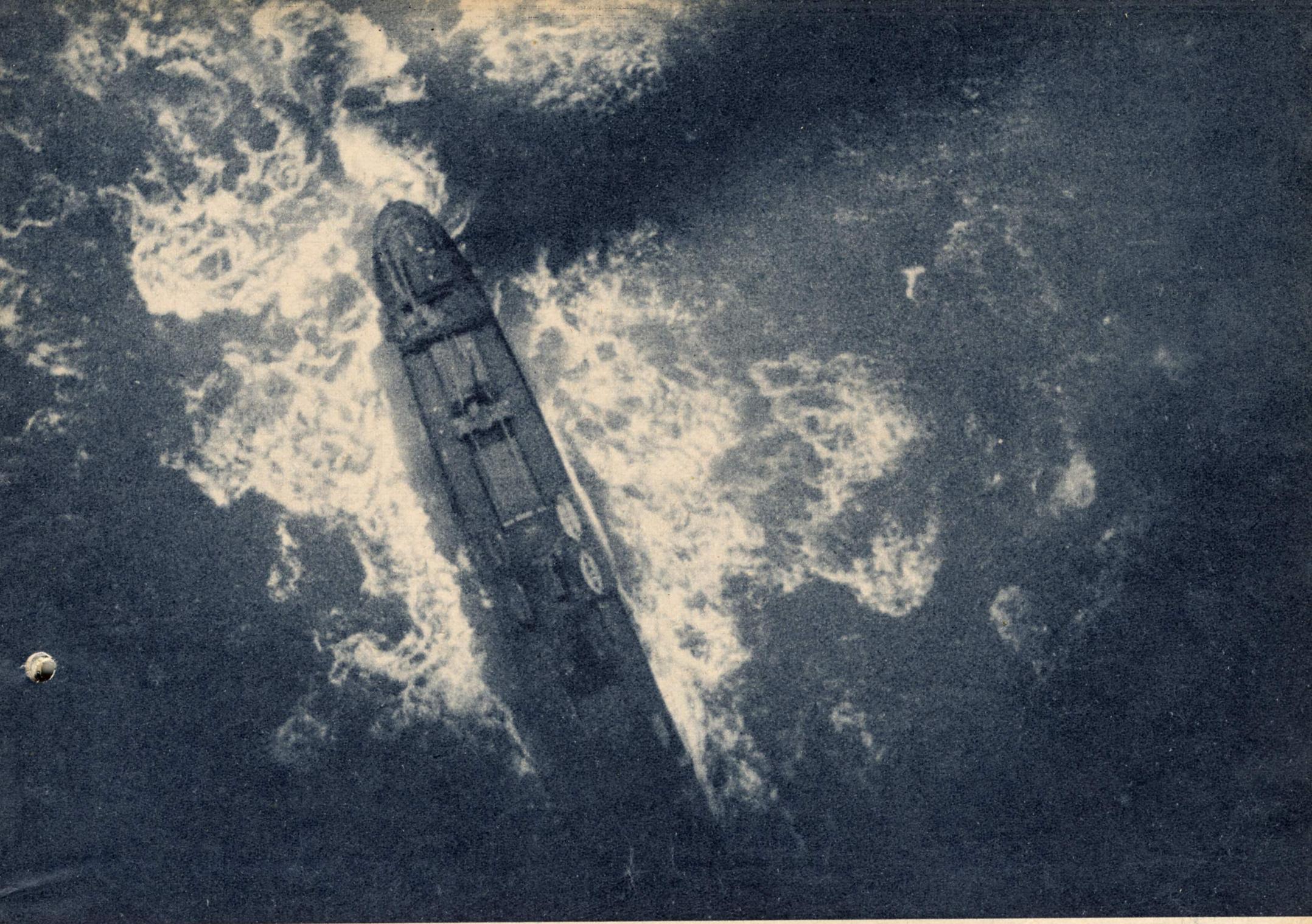
Zum Bilde unten: Ein deutsches Kampfflugzeug kurz vor dem Start zum Englandflug. Aus der Tankanlage werden riesige Mengen Betriebsstoff in die Behälter gepumpt, denn der Flug geht über viele Stunden



Gut g

Neuer erfolgreicher Vorstoß deu

Der in größter Breite durchgeführte Vorstoß gegen die englische Küste, den deutsche Fliegerverbände am 3. Februar unternahmen, hat alle bis dahin erzielten Erfolge auf dem Gebiete der Seekriegsführung übertroffen. Trotz der stärksten Gegenwehr durch Flaak und zur Hilfe gerufene englische Jäger wurden neun in „sicherem“ Geleitschutz fahrende Handelsdampfer versenkt. Außerdem fielen fünf englische Kriegsfahrzeuge den Bomben der deutschen Kampfflieger zum Opfer. Wer die Leistung unserer Fliegerverbände in ihrer ganzen Größe ermessen will, der muß ganz besonders die unerhörten Witterungsunbilden in Betracht ziehen, unter denen der Einsatz der deutschen Kampfflugzeuge erfolgte. Die eisige Kälte, die über ganz Europa herrschte und über der sturmbelegten Nordsee nicht etwa geringere Grade angenommen hatte, Nebel und Wolken stellten die Flugzeugführer vor besonders schwere Aufgaben. Gegen den schneidenden Frost bietet auch die Glasumhüllung der Kanzel keinen ausreichenden Schutz mehr; durch die Bodenklappen und den Stand des Junkers dringt der Eishauch pfeifend in das Innere der Maschinen. So mußten denn die Pelzkombina-



Das Ziel ist erreicht: Deutsche Kampfflieger haben den Tommy, der sich im Schutze des diesigen Wetters sicher fühlte, entdeckt. Vergeblich versucht ein großes feindliches Handelsschiff (Bild oben), in hoher Fahrt zu entkommen. In kurzer Zeit wird sein Schicksal unter dem donnernden Krachen deutscher Bomben besiegelt sein. Wie die deutschen Bomben saßen, zeigt das untere Bild, auf dem die Rauchpilze der Explosion das Schiff, das der Aufforderung zum Stoppen nicht nachkam, völlig verdeckt haben. Die Aufnahme wurde aus der Bugkanzel eines Kampfflugzeuges gemacht; als Schatten über dem Bild sieht man Lauf und Visier des Maschinengewehrs. Aufn. PK. Grosse-PBZ (4)

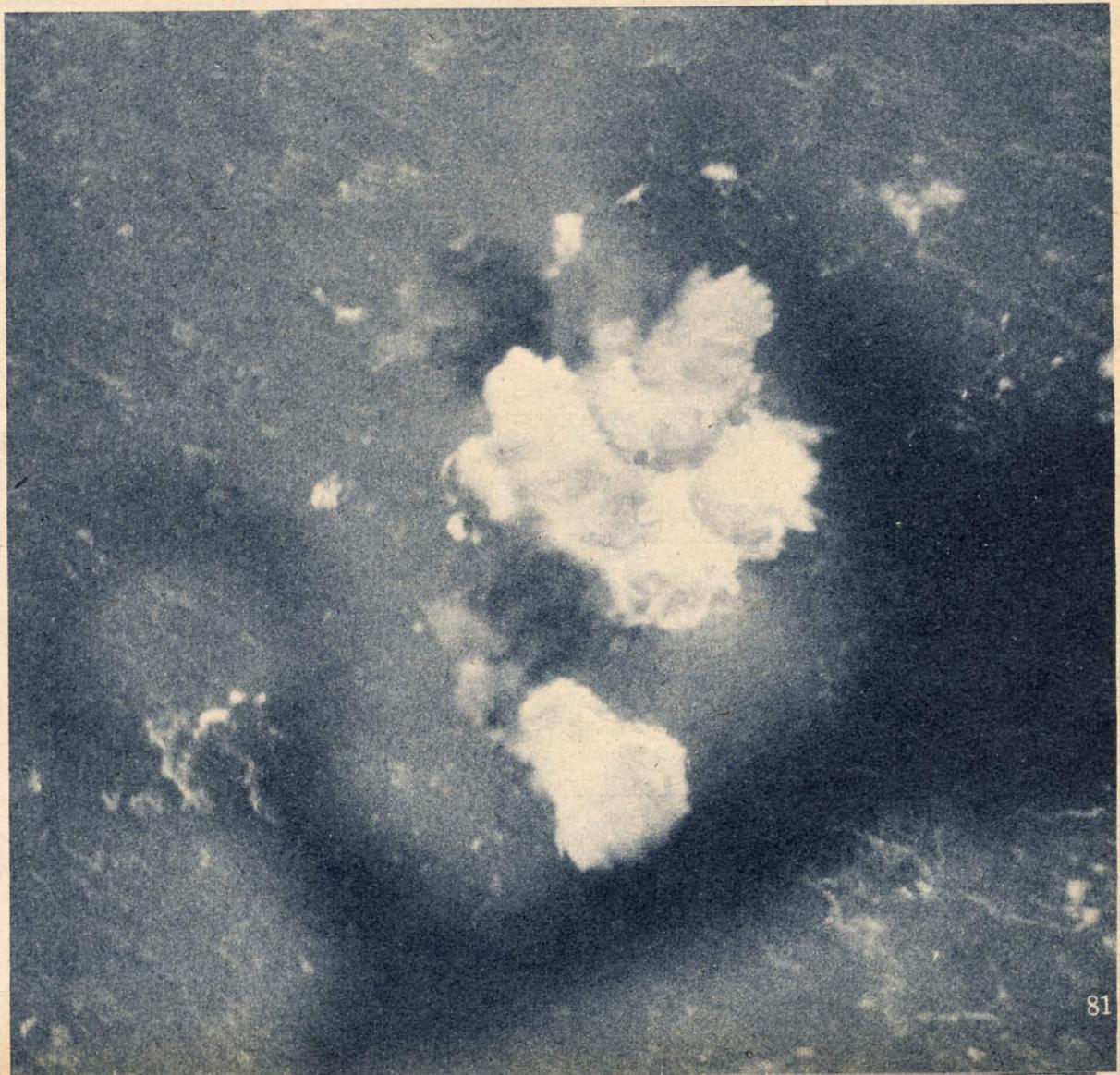
etroffen

fcher Flieger gegen die englische Küste

tionen, die hohen Stiefel, Wollsocken und Schals genügen, um die Besatzung hinreichend in Wärme zu halten.

Wegen der schlechten Sicht dicht über den Wellenkämmen des Meeres dahinrasend, erreichten die Flugzeuge dank der Navigationskunst ihrer Führer mit unbeirrbarer Genauigkeit die befohlenen Ziele. Was sie dort an Schiffen antrafen, überstieg an Zahl alle Erwartungen — der Tommy glaubte sich unter der schützenden Wolken- und Nebelwand sicher. So stieß ein deutsches Flugzeug vor der Humbermündung auf einen Geleitzug von mehr als zwanzig Handelsschiffen, der durch sieben Kriegsfahrzeuge gesichert war. Allerdings nicht genügend gesichert — denn trotz des rasenden Abwehrfeuers aus den Flakgeschützen eines Kreuzers und mehrerer Zerstörer und Torpedoboote wurden zwei große Dampfer durch die Bomben eines einzigen Flugzeuges vernichtet.

Von neuem ist durch den großen Erfolg des deutschen Fliegervorstößes vom 3. Februar die Überlegenheit der deutschen Luftwaffe bewiesen worden. Auch die Angriffe englischer Jäger, die teilweise in sechsfacher Übermacht unternommen wurden, hinterließen nur in wenigen Fällen eine Wirkung. Deutsche Bomben haben weiter in der britischen Schifffahrt aufgeräumt und aller Welt vor Augen geführt, daß die Fahrt in englische Häfen eine Todesfahrt ist.





Zum Bilde links: Der Unterstand einer Flakstellung ist zur Bastelwerkstatt geworden. Mit den einfachsten Mitteln hat man den engen Raum zweckentsprechend hergerichtet. Das Bett ist eine ideale Sitzgelegenheit, die Bank aber muß gleichzeitig als Hobelbank dienen. Unter den geschickten Händen der Flakartilleristen, die von der erst frisch geweckten Bastelleidenschaft gepackt sind, entsteht gerade das Modell eines englischen Wellington-Bombers

Flak ba

ihre



Wohl manch einer hat sich schon Gedanken darüber gemacht, wie die Flakartillerie am weiten Himmelsraum ihr Ziel auffindet und wie sie vor allem nun feststellt, ob es sich um eigene oder feindliche Flugzeuge handelt. Wohl stehen den Beobachtungsposten die besten Ferngläser zur Verfügung. Aber unsere Flak schießt weit, und so müssen die Männer, die ständig den Himmel beobachten, auf große und größte Entfernungen klar erkennen können, ob es sich um feindliche oder eigene Flugzeuge handelt.

Wenn wir uns die üblichen Abbildungen in unseren Zeitschriften ansehen, dann können wir feststellen, daß mehr oder weniger heute alle Flugzeuge, ob deutsch, englisch, französisch oder von anderer Nationalität, auf Grund der aerodynamischen Notwendigkeiten einheitlich

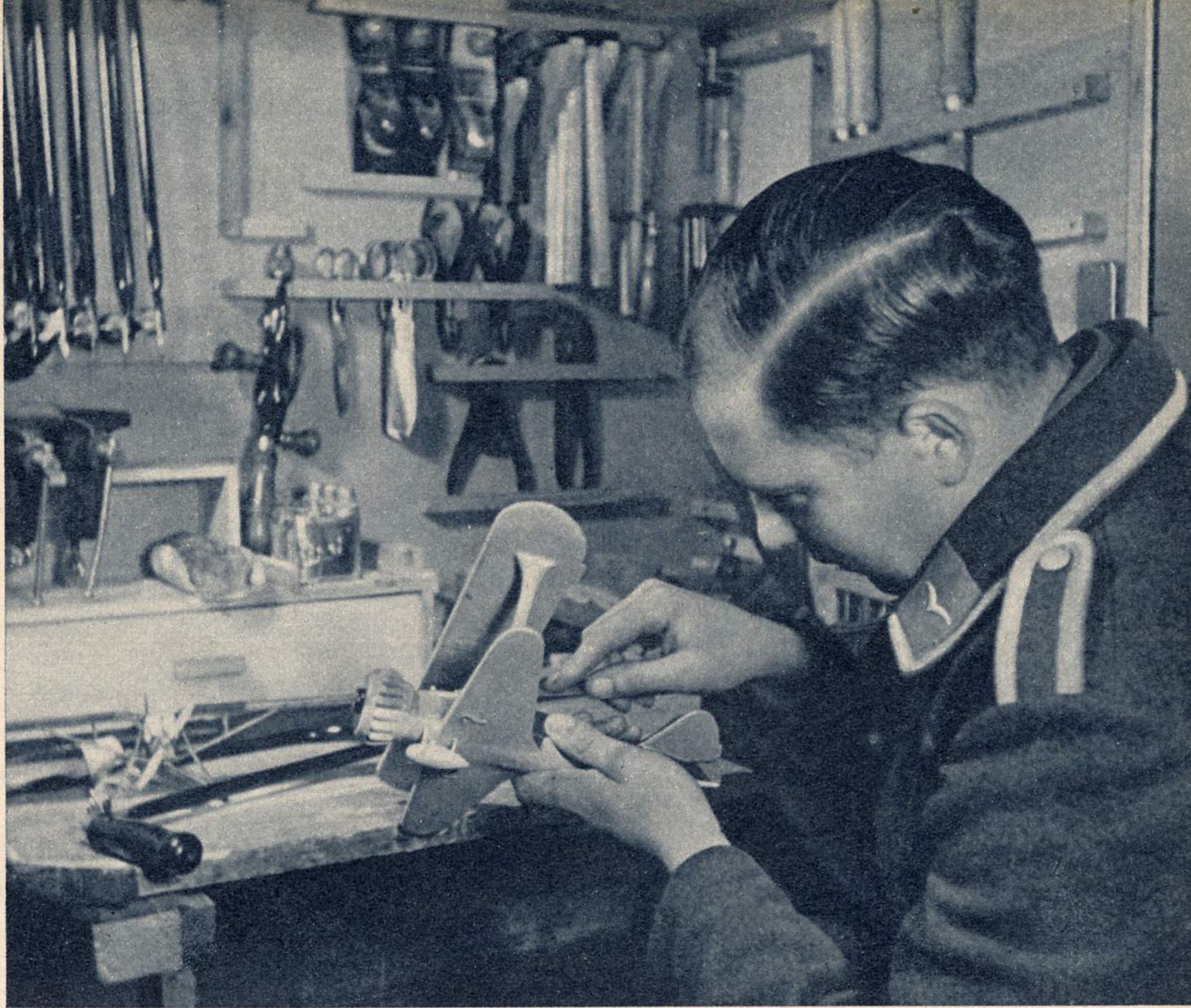


Zum Bilde links: Der Batteriemaler hat mit Feuereifer die Gelegenheit ergriffen, sein berufliches Können zu beweisen. Zuweilen den Pinsel führen ist eine schöne Abwechslung im Postendienst. Nun werden von ihm alle Modelle getarnt und lackiert

stellt Ziele

gestaltet sind oder nur sehr geringe Unterscheidungsmerkmale aufzuweisen haben. Da muß sich dann im Rahmen der flakartilleristischen Ausbildung jeder einzelne unserer grauroten Männer in kurzer Zeit ein umfassendes Wissen aneignen und genau wissen, was diese oder jene Maschine für besondere Merkmale hat, und muß dies vor allen Dingen rechtzeitig erkennen können.

Da sich nun die Herren Engländer und Franzosen so selten bei uns zeigen und die bildlichen Wiedergaben zur Ausbildung nicht ausreichen, so mußte zu anderen Mitteln gegriffen werden. Da hilft sich die Flak selbst und baut sich auf Grund vorliegender Abbildungen kleine Modelle, die maßstabgerecht sind und genau mit den Originalen übereinstimmen. In endlosen Stunden intensiver



Der Bastlerchef der Batterie in seinem „Laboratorium“. Das Handwerkszeug ist auch erst mit Mühe zusammengetragen worden — ein erfreulicher Zuwachs, denn man kann es auch gut zu anderen Zwecken gebrauchen



Hier entsteht das Großmodell eines Kampfabschnittes. „Landschaftsbaumeister“ haben Berg und Tal, Flußlauf und Brücke, Weg und Steg geformt und auch Bunker und Verteidigungswerke nicht vergessen. Das Ganze soll ein großes Schaubild von einem Luftkampf über den Fronten werden

Zum Bilde rechts: Ein spannender Augenblick — die letzte Kontrolle. Wird das Modell vor den kritischen Augen des Herrn Leutnants bestehen? Jawohl! Das Aufklärungsflugzeug ist so sauber gearbeitet, daß es in das Anschauungsmaterial eingeordnet werden kann





Fachmännisch überprüft der Bastler noch einmal seine letzte Schöpfung vor der Ablieferung. Der Fieseler „Storch“ ist als Modell wegen seiner Feingliedrigkeit besonders schwer herzustellen



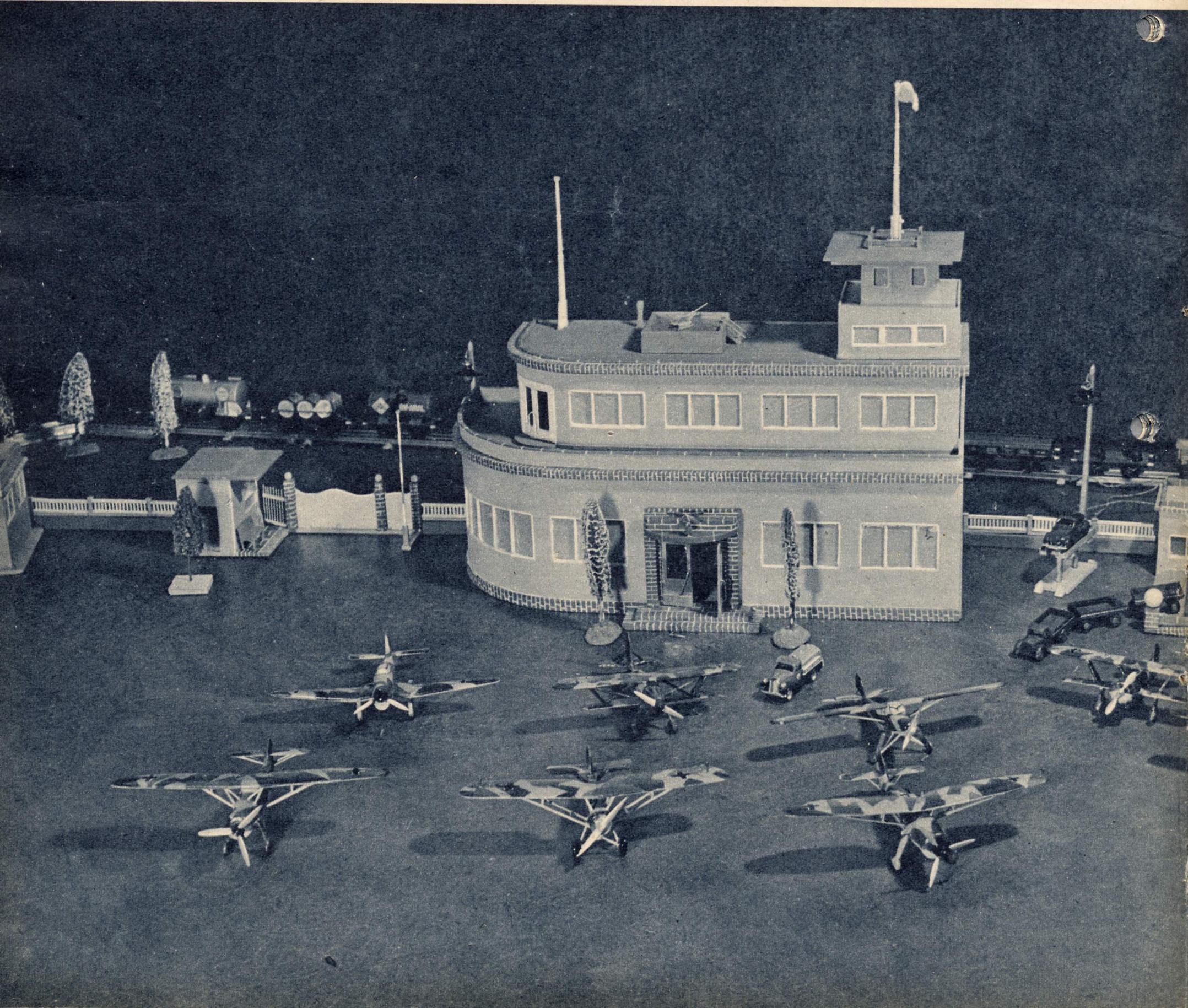
Das Modell des Sturzkampfflugzeuges erhält zum Schluß seine süße Ladung — eine 500-kg-Bombe. Nichts darf an dem Modell fehlen, damit im Unterricht gezeigt werden kann, wie eine einsatzbereite Ju 87 aussieht

Bastelarbeit, jedoch mit primitivsten Mitteln, entsteht eine kleine Modell-Luftflotte. Da gibt es Künstler mit dem Pinsel, mit der Feile, mit dem Hobel, und es gibt Männer, die erst jetzt ihr Basteltalent entdeckt haben und eine riesige Freude an dieser Beschäftigung finden. Stundenlang sitzen sie abends in ihren Unterständen, nageln, basteln, bauen, prüfen und vergleichen und sind stolz, wenn es ihnen wieder mal gelungen ist, eine Maschine fertigzustellen.

Diese werden dann aufgehängt und dienen nicht nur zum Unterricht, sondern auch zur Dekoration der Unterstände und Unterkünfte, und so hat dann der Flakartillerist immer wieder Gelegenheit, sich das Modell, wie es in der Luft aussieht, zu betrachten.

Dieser Fleiß und die Ausdauer in der Arbeit sollen nun belohnt werden. Die Flak veranstaltet in Berlin eine Schau von Flugzeugmodellen und trägt dafür zusammen, was in mühseliger Arbeit geschaffen wurde.

Es ergäbe ein totes Bild, würde man nur die

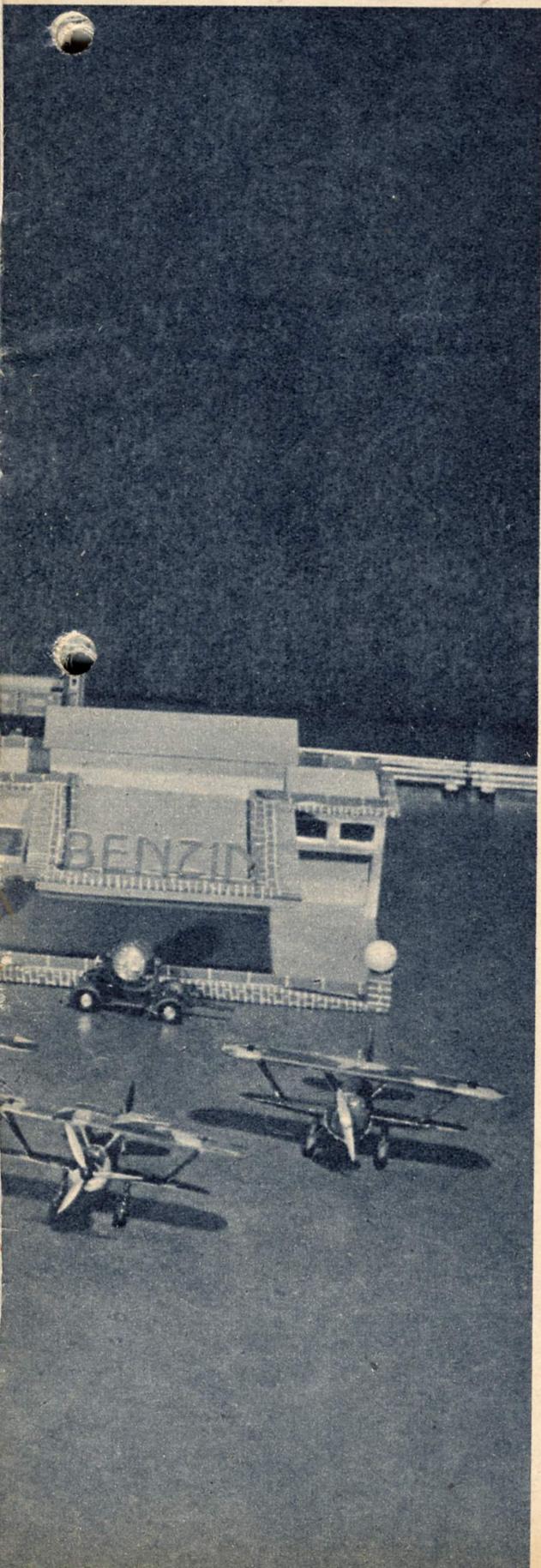


Flugzeuge zeigen. So bekam dann jede Einheit den Auftrag, ihre Modelle in einer Kampfphase oder umrahmt durch irgendeine taktische Darstellung zu zeigen.

Da sieht man Angriffe auf Eisenbahn-Großanlagen, auf Industriegelände, man sieht Angriffe der Jagdgeschwader, man sieht, wie die Flieger in den Bodenkampf eingreifen, Batteriestellungen, Fliegerhorste und anderes mehr. Auch weitere interessante Gegenstände werden zu sehen sein, wie Beutestücke aus Polen, kleine Geschütze in Holz gearbeitet und praktische Gebrauchsgegenstände aus den Unterkünften und Bunkern.

Der Flugzeugmodellbau bringt eine zweckentsprechende Ausnutzung der langen Winterabende, an denen praktischer Dienst doch nur schwer durchgeführt werden kann, und gleichzeitig werden die Männer der Flak zu kameradschaftlicher Zusammenarbeit und gemeinsamer Gestaltung ihrer Freizeit und Förderung der Dienstinteressen angehalten.

Major v. Einem

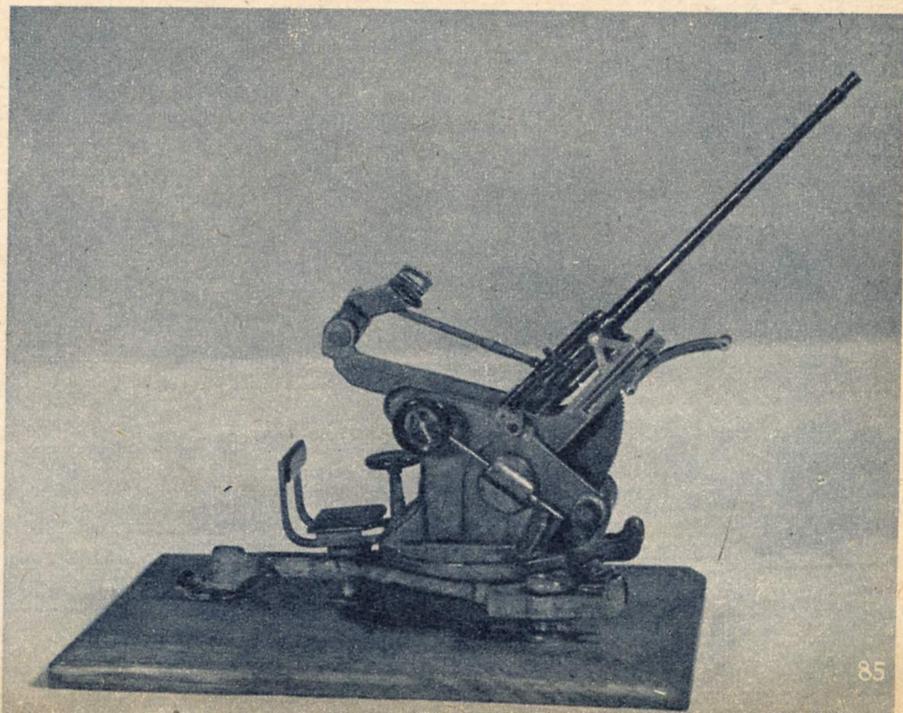


Zum Bilde links: Teilausschnitt aus einer Flughafenanlage, die ebenfalls in einem Flakunterstand entstanden ist. Es handelt sich — natürlich — um einen modernen Bau, der auch über eine umfangreiche eigene Gleisanlage verfügt

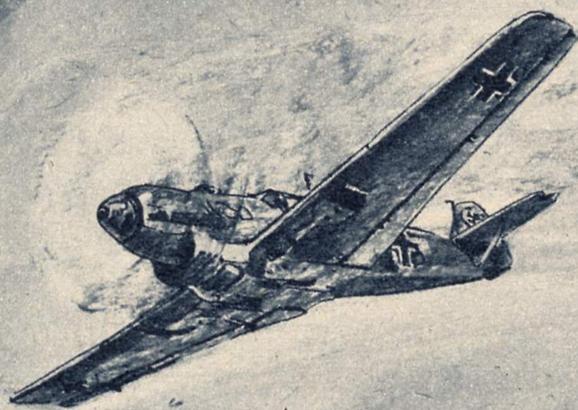
Freund und Feind friedlich vereint: An der Decke des Unterrichtsraumes hängt Flugzeug neben Flugzeug. Mit Leichtigkeit kann sich nun jeder Flakartillerist Umriss und Formen der einzelnen Typen einprägen

Zum Bilde rechts: Einem der Bastler ließ es keine Ruhe, bis er auch das Modell seines Flakgeschützes maßstabgerecht vollendet hatte

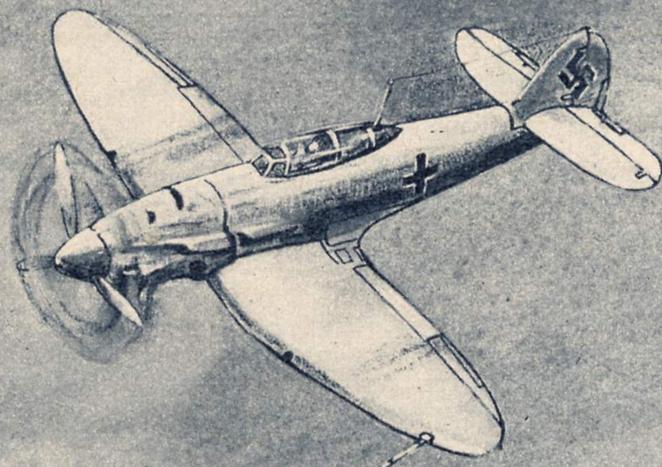
Aufn. Dr. Wolf Strache (7), Bankhardt (3)



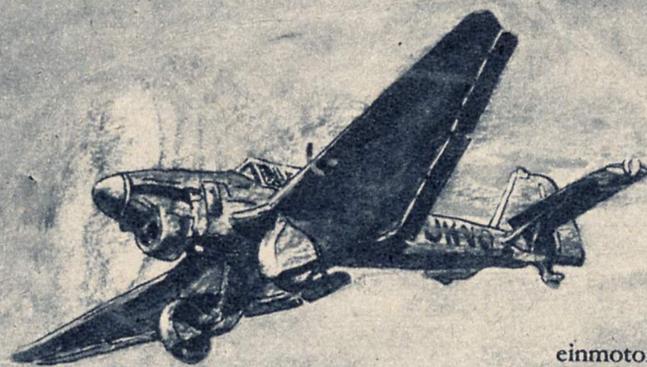
Flugzeuge der de



He 112 Jagdeinsitzer
 einmotorig, 2 starre MG,
 2 Flugzeugkanonen, bei-
 derseits des Rumpfes un-
 ter dem Flügel je 1 Ge-
 hänge für 3 Splitterbom-
 ben von je 10 kg. Höchst-
 geschwindigkeit 500 km/h,
 Steigzeit auf 2000 m
 2,5 Min., Gipfelhöhe
 9000 m, Reichweite 725 km



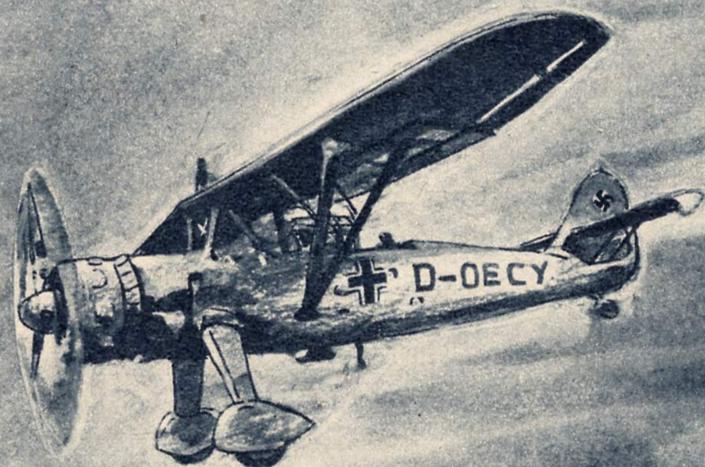
Me 109 Jagdeinsitzer
 einmotorig, 3 bis 4 starre MG
 oder 2 MG und 1 Flugzeug-
 kanone. Höchstgeschwindigkeit
 495 bis 690 km/h, Flugdauer 1,1
 bis 2,1 Std., Steigzeit auf 6000 m
 9,8 bis 4,9 Min. Dienstgipfelhöhe
 8100 bis 12 500 m. Landege-
 schwindigkeit 106 bis 121 km/h



Ju 87 Sturzkampfflugzeug
 einmotorig, Besatzung 2 Mann. 1 MG im Steuerbordflügel,
 1 schwenkbares MG auf Rumpfoberseite hinter Flügel-
 hinterkante. Gehänge für eine Bombe von 500 kg oder
 250 kg unter dem Rumpf. Höchstgeschwindigkeit 320 km/h,
 Landegeschwindigkeit 100 km/h, Gipfelhöhe 7000 m, Reich-
 weite 1000 km



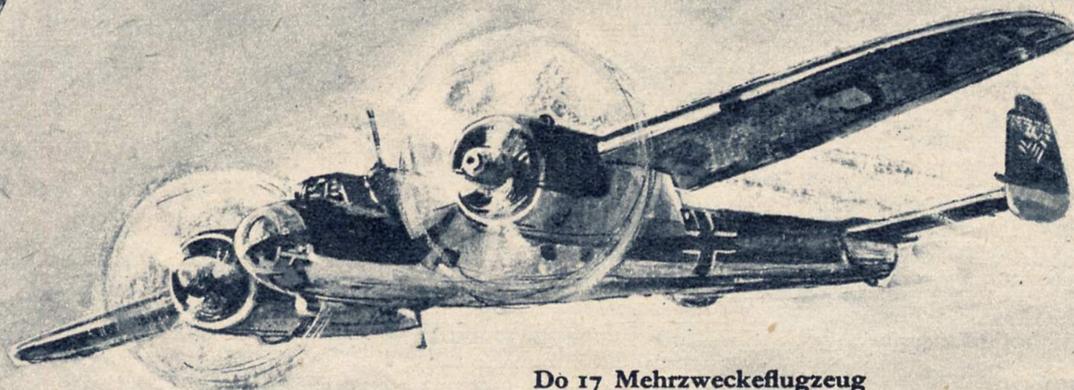
Fi 156 „Fieseler Storch“
 Verbindungsflugzeug, ein-
 motorig, Besatzung 2 bis
 3 Mann. Höchstgeschwindig-
 keit in o km 175 km/h,
 Kleinstgeschwindigkeit
 51 km/h, Landegeschwindig-
 keit 38 km/h, Steigzeit in o m
 4,8 m/s, auf 1 km 3,9 Min.,
 Dienstgipfelhöhe 5,2 km



Hs 126 Nahaufklärer
 einmotorig, Besatzung 2 Mann. 1 starres und 1 bewegliches
 MG, Bombengehänge für 10 Bomben von je 10 kg. Höchst-
 geschwindigkeit 370 km/h, Landegeschwindigkeit 95 km/h,
 Dienstgipfelhöhe 8050 m, Reichweite 1000 km



He 111 Kampfflugzeug
 zweimotorig, Besatzung 4 Mann. 1 MG im
 Rumpfbug, 1 MG auf Rumpfoberseite, 1
 Boden-MG. Bombenlast insgesamt 2000 kg. Höchstgeschwindigkeit
 (je nach den verwendeten Motoren) 375 bis 422 km/h, Marschgeschwin-
 digkeit 340 bis 345 km/h, Landegeschwindigkeit 115 bis 120 km/h,
 Steigzeit auf 4000 m 14,7 bis 19 Min., Gipfelhöhe 7500 m, Reichweite 1200
 bis 3300 km



Do 17 Mehrzweckflugzeug
 (Kampfflugzeug oder Fernaufklärer), zweimotorig, Besatzung 3 Mann.
 Je 1 MG im Rumpfbug und auf Rumpfoberseite, 1 Boden-MG,
 Bombenlast 1000 kg, Höchstgeschwindigkeit bis 500 km/h (je nach
 den verwendeten Motoren verschieden), Landegeschwindigkeit
 110 km/h, Dienstgipfelhöhe 9000 m, Reichweite 2500 km

deutschen Luftwaffe

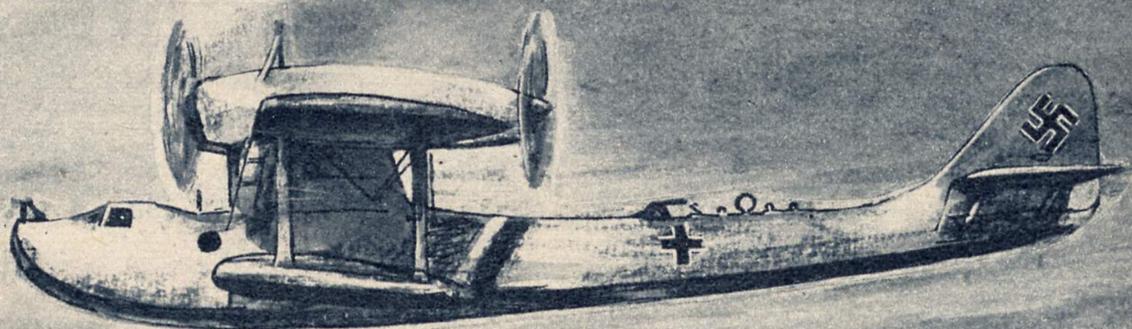
Der Polenfeldzug und der bisherige Kampfverlauf im Westen und im Seekrieg haben eindeutig die Überlegenheit der deutschen Flugzeuge über die vom Feind eingesetzten Muster erwiesen. Der glänzende Erfolg der deutschen Luftwaffe ist gleichzeitig ein Beweis für die hervorragende Tüchtigkeit und den kämpferischen Geist der deutschen Flieger wie für die technische Vollkommenheit der deutschen Konstruktionen. Wir geben unseren Lesern eine Übersicht über die bisher als Jäger, Kampfflugzeuge, Stukas und Aufklärer zum Einsatz gelangten deutschen Kampfflugzeuge. Die Zeichnungen stammen aus dem neuen Doppelband der „Adler“-Bücherei „Schwert am Himmel — Fünf Jahre deutsche Luftwaffe“ von Dr. Orlovius, Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium. (Siehe auch die eingehende Würdigung des Buches auf Seite 91)



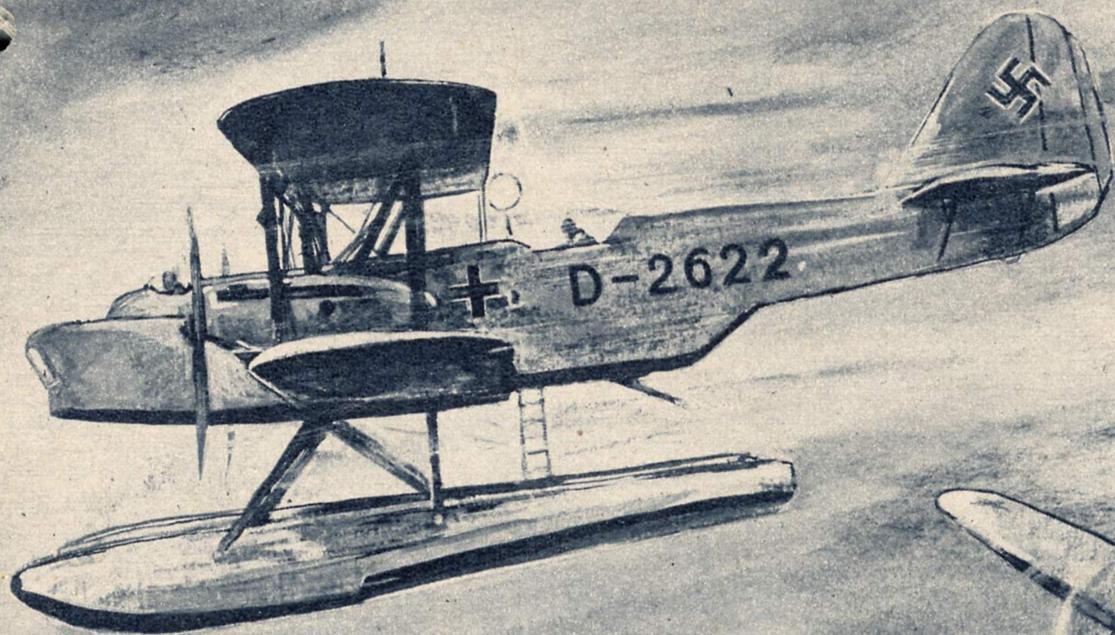
He 60 Aufklärungs-Schwimmerflugzeug
(katapultfähiges Bordflugzeug), einmotorig, Besatzung
2 Mann



He 114 Aufklärungs-Schwimmerflugzeug
schleuderstartfähig, einmotorig, Besatzung 2 Mann.
1 starres durch den Luftschraubenkreis feuernes
MG und 1 bewegliches MG auf Speziallafette.
Gehänge für 2 Bomben von je 50 kg. Höchst-
geschwindigkeit in 850 m 292 km/h, Marschge-
schwindigkeit in 2000 m 230 km/h, Landegeschwin-
digkeit 95 km/h, Steigzeit auf 2000 m 8 Min.,
Gipfelhöhe 4800 m, Reichweite 1125 km

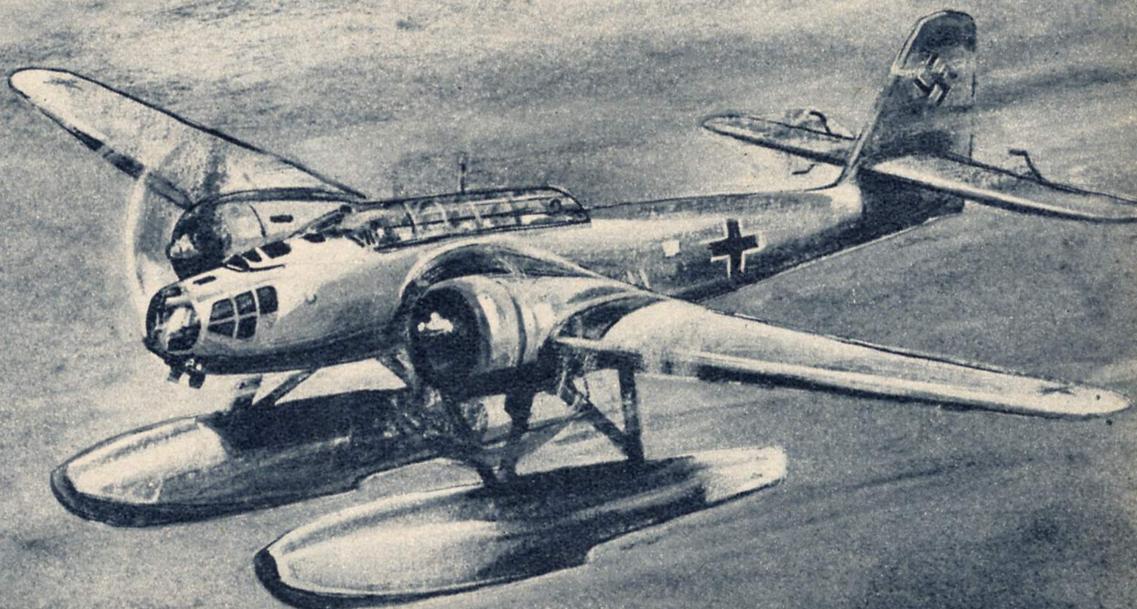


Do 18 Flugboot für Fernaufklärung
und Bombenwurf, schleuderstartfähig, zweimotorig, Besatzung 4 Mann.
2 Bombengehänge am Flügel, Höchstgeschwindigkeit in 0 m 254 km/h, in
2000 m 260 km/h, Marschgeschwindigkeit 236 km/h, Landegeschwindigkeit
95 km/h, Steigzeit auf 1000 m 6 Min., Steigzeit auf 2000 m 12 Min., auf
3000 m 21 Min., Dienstgipfelhöhe 4300 m, Reichweite 3460 km



He 59 Mehrzwecke-Schwimmerflugzeug
zweimotorig, Besatzung 4 Mann. Je ein bewegl-
liches MG im Rumpfbug und auf Rumpfoberseite,
1 Boden-MG, 4 Bombengehänge für je 1 Bombe von
250 kg oder 1 Torpedoträger für 1000 kg. Höchst-
geschwindigkeit in 200 m 220 km/h, Marschge-
schwindigkeit in 0 m 195 km/h, Landegeschwin-
digkeit 87 km/h, Gipfelhöhe 3500 m, Reichweite 775 km

Unten **He 115 Mehrzwecke-Schwimmerflugzeug**
(Fernaufklärung und Bomben- und Torpedowurf), zweimotorig, Besatzung
3 bis 4 Mann. 1 Torpedo oder entsprechende Bombenlast. Höchstgeschwindig-
keit in 0 m 300 km/h, in 3400 m 355 km/h, Marschgeschwindigkeit 300 km/h,
Steigzeit auf 2000 m 8,5 Min., auf 4000 m 18 Min., Dienstgipfelhöhe 6500 m,
Reichweite 2100 bis 3000 km



Wir flogen der »Bremen« entgegen

Tagebuchblätter eines Fernaufklärers aus den ersten Kriegsmonaten

Von Leutnant Weinlig

Es war im Anfang September 1939. Schon rollten die deutschen Heeresäulen immer tiefer nach Polen hinein, tatkräftig von unaufhörlichen Angriffen der Luftwaffe unterstützt. Wir, als Fernaufklärerstaffel der Ostsee, hatten die Aufgabe, den Raum der östlichen Ostsee vor Ostpreußen, Korridor und Danzig aufzuklären. Der polnischen Kriegsflotte sollte jede Möglichkeit einer Überraschung zur See genommen werden.

Seit Stunden sind die Flugboote über See, Kurs östliche Ostsee. Schon im Morgengrauen sind sie im Heimathorst, irgendwo an der hinterpommerschen Küste gestartet, die noch im Bodennebel lag, aus dem schwarz und spitz die Kirchtürme einer nahegelegenen Stadt hindurchstachen. Der Befehl lautet: „Suche nach polnischen Ober- und Unterwasserstreitkräften und Fühlung halten an ihnen.“ Aber so angestrengt die Besatzung mit Fernglas und den Augen die Kimm absucht — nichts als Himmel und Wasser. Liebevoll gleitet der Blick des Beobachters über die unter den Tragdecks hängenden Bomben. Der Gedanke an die Versenkung eines U-Bootes ist ja recht erfreulich — aber leider ist diese Chance sehr klein, denn der Pole zeigt sich nicht. Der Flugzeugführer zeigt voraus — am Horizont ein heller Streifen. Nach achttündigem Flug ist die deutsche Küste wieder in Sicht, unsere Aufklärung ist beendet. Das Mittagessen wird uns gut schmecken. Nach der Landung im Heimathorst verläßt die Besatzung durch die Führerkabine das Flugboot. Doch schon tritt der technische Offizier der Staffel auf sie zu: „Los, schnell alle Klamotten packen. England hat den Krieg erklärt. In einer Stunde ist Verlegung zur Nordseeküste.“ Einen Augenblick lang ist alles überrascht und stumm. Aber dann springt jeder aus seiner Kombination, wirft Pelzstiefel, Kappe, Karten und Kamera wieder in die „Mühle“, die bereits frisch getankt und klar gemacht wird, zur Verlegung. Im Schweinsgalopp geht es zur Unterkunft, irgend etwas Eßbares wird reingeschlungen, alles gepackt, die Koffer stehen schon seit Tagen klar zum . . ., und sofort geht es wieder hinunter zu den Flugzeugen. Alles, was mit der Staffel fliegt, wuchtet unter kräftigen Flüchen alle bewegliche Habe, die 2 km von den Unterkünften zu den Seehallen herunter. Junge Offiziere der

Staffel sieht man Gummibäume, Katzen, Hunde und ganze Bilderladungen zu den Kameraden tragen, die im Horst zurückbleiben, um sie zur Aufbewahrung der Sachen unter Drohungen oder sanftem Zureden zu bewegen. Der so beliebte Spieß der Staffel ist zur Organisationsmaschine geworden. Er notiert, telefoniert, informiert und verteilt Zigarren, deren kürzeste auf dem Flug zur Nordsee noch bis Rügen schmeckte.

Zur befohlenen Zeit ist die Fernaufklärerstaffel in der Luft; eine Platzrunde über dem Heimathorst, und schon liegt das Flugboot auf Kurs zur Nordsee, den anderen nach, die nur noch am Horizont als Punkte zu sehen sind.

Zurück bleibt die Küste, überstrahlt von der Sonne bei stahlblauem Himmel. Es grünen die Kiefernwälder und der weiße Strand Hinterpommerns und alle die netten kleinen Badeorte in der Nähe des Horstes. Wann wird die Staffel sie wiedersehen? — Unter uns im Sonnenglast leuchtende Farben, kleine Ansiedlungen mit roten und blauen Dächern, die Buntheit der Wiesen, Felder und Äder und im Dunst violett und dunkelbraun die Bergkämme. Ein Küstenpanzer liegt massig und dunkel vor einer Hafeneinfahrt. Bald brist es auf, der Seegang wird stärker, und Schaumkämme stehen auf den Wellen. Das Flugboot wird in Windböen auf und ab geworfen.

Grau und farblos empfängt uns die Nordsee, unser neues Operationsgebiet. Der Funker gibt einen Funkpruch nach vorn, der uns mitteilt, daß in der Deutschen Bucht mit feindlichen Flugzeugen zu rechnen ist. Der Brite ist also schon da! Langsam wird es dunkel. Nach langem Flug sind wir endlich über unserem neuen Einsatzhorst. Eine Platzrunde. Junge, Junge, wie 'ne Mondlandschaft sieht der aus. Kein Baum zu sehen. Nichts als Dünen mit spärlichem Dünengras und kleine Sträucher, die sich entschuldigen müssen, daß sie da sind. Na, wir wollen uns hier ja nicht erholen. Also mal runter. Gas raus, Landeklappen raus, und schon rollen wir auf dem Wasser aus. Der Beobachter kriecht in den vorderen MG-Stand, um die Schlepplein vom Boot wegzunehmen, mit denen das Flugboot zum Kran geschleppt wird. Das Flugboot jumpt

in der Kabbelsee. Salzige Spritzer schlagen herein — die Nordsee gestattet sich . . .

... Wir fliegen gegen England ...

Im sorgfältig nach außen abgeblendeten Gruppenkommando rasselt der Fernsprecher. Der wachhabende Leutnant geht an den Apparat. Ja, hier ist Gruppe . . .! — Jawohl, aufnahmebereit. Und dann fliegt der Bleistift über das Papier. Einsatz der Fernaufklärer.

Sofort wird der Stabsoffizier der taktischen Wache geweckt. Am großen Befehlstisch des Gruppengefechtsstandes auf der Nordseekarte wird der Einsatz der Staffeln aufgezeichnet. Die Befehle an die Staffelf kapitäne werden dem Schreiber in die Maschine diktirt. Läufer und Bereitschaftsoffiziere der Staffeln melden sich, durch Telefon herbeifohlen, und erhalten schriftliche Staffelfehle.

Draußen haben die Techniker noch in völliger Dunkelheit die Flugzeuge aus den Hallen gezogen, und bald springen die Motoren an und laufen warm. Mannschaftswagen fegen über das Horstgelände. Die Flugbesatzungen werden zur Besprechung vor dem Flug gefahren. Der älteste Offizier meldet die Staffel dem Staffelf kapitän. Die Besprechung beginnt: „Unser Aufklärungsgebiet ist die mittlere Nordsee. Unsere Staffel fliegt mit sechs Flugzeugen. Besatzungsverteilung ist klar. Fühlung halten an feindlichen Kriegsschiffen. Achten auf U-Boote. Handelsdampferüberwachung.“ Der Wetterfrosch des Horsts erläutert kurz an Hand einer Wetterkarte das Wetter, das über der Nordsee zu erwarten ist. „Noch eine Frage?“ — „Gut! In die Flugzeuge!“

Draußen ist es noch stockdunkel. Man muß sich zu seinem Flugzeug durchfragen. In zwei Stunden ist erst Sonnenaufgang. Ein kleiner zweirädriger Wagen wird von einem Soldaten von Flugboot zu Flugboot gefahren. Auf dem Wagen liegen „Kampfstullen“ und die Sonderverpflegung, Schoka Cola, Keks, eine Fruchtmischung in fester Form und besonders: warmer Tee in Thermosflaschen. Zur angelegten Uhrzeit beginnt das Aussehen der Flugboote. Wie ein Spielzeug hebt die Elektromaschine auf der Laufkatze des großen Krans das vollgetankte Flugboot vom Schwimmerwagen in



Auch wenn draußen Matsch und Dreck ist, müssen wir hinaus. Nur sollten wir uns dann so vorbereiten, daß uns das Wetter nichts anhaben kann.

Seit Jahrhunderten ist Pfefferminztee ein bewährtes Hausmittel der kalten Jahreszeit. Sie erhalten ihn in Ihrer Apotheke und beim Fachdrogisten. Dort, wie überall, bekommen Sie auch Dr. HILLERS Pfefferminz, „Extra Stark“.

Dr. HILLERS Pfefferminz, „Extra Stark“, aus geläutertem Kristallzucker besonderer Herstellung, enthält das naturreine Öl der Pfefferminzpflanze, das uns dieses Geschenk der Natur so unendlich wertvoll macht.

regelmäßig



eine gute Gewohnheit auch im Winter



die Höhe. Dann läuft die Laufstake über den Kran, der sich weit über das Wasser hinausreckt und setzt das Flugboot draußen auf dem Wasser auf. Der Kranhaken wird von dem Bordwart des nunmehr schwimmenden Flugzeuges ausgepickt. Die Stahlständer, mit denen das Flugboot am Kranhaken hochgehoben wurde, werden in das Innere der Maschine durch den Gondelschacht geworfen. Der Bordwart klettert dann ebenfalls nach innen, und das Flugboot ist klar zum Start. — Der Kommandant des Flugbootes zeigt dem Flugzeugführer klar... Beide Hebel Vollgas. Aufbrüllen der Motoren. — Das Flugboot dreht in den Wind und startet. Der Fahrtmesser zeigt 90 — 100 — 110 km an. Immer schneller gleitet das schlanke Flugboot „auf Stufe“ durch das Wasser. Es gehorcht bereits dem Druck der Steuerorgane und ist plötzlich in der Luft. Langsam und stetig steigt der Aufklärer, bis er eine Sicherheitshöhe hat. Denn der Start erfolgt noch bei Dunkelheit. Weit hin leuchten rot und grün die Positionslichter der auf dem Wasser rollenden oder startenden Flugzeuge.

Zur befohlenen Zeit sind alle Flugzeuge in der Luft. Nach einer Platzrunde wird Kurs abgesetzt auf dem befohlenen Aufklärungstreifen. Der Bordwart erhält sofort den Befehl, im achteren Stand die Luftbeobachtung aufzunehmen und einen Luftangriff von achtern rechtzeitig zu melden. Im Osten ist es dämmerig geworden, die Sonne geht auf. Blau leuchtet die Instrumentenbeleuchtung. Aber See ist es noch dunkel. Der Flugzeugführer, Ob. Feldwebel Herzfeld, macht auf einige deutsche Minensucher aufmerksam, die an Backbord vom eigenen Kurs stehen.

Schon werden sie angeblinzt, antworten: „Gute Fahrt!“ Unablässig sucht die Besatzung den Horizont und auch den Himmel ab. Aber vorläufig Wasserwüste ohne Ende. Ein großer Dampfer wird an Steuerbord ausgemacht. Es ist ein Schwede. Breit und auffallend hat er seine Nationalflagge oben auf Deck und am Schiffsrumpf angemalt. Er ist

schätzungsweise 6000 t groß, Kurs 270°, also Mittelengland, und hat wahrscheinlich Bannware an Bord. Kurze Eintragung in die Karte, Standort und genaue Bezeichnung des Dampfers.

Einige Aufnahmen mit der Handkamera und weiter. Wir sind in den Tiefflug übergegangen. Zwanzig Meter über dem „Bach“ segt das Flugboot über das Wasser. Unter uns rollt die Dünung der Nordsee. Wenn die Sonne an einzelnen Stellen durch die Wolken bricht, zeichnen sich auf dem Wasser große grünblaue Reflexe ab, und die Schaumkämme der Wellen blitzen auf.

Wir sind nach Navigation bald an der englischen Küste. Und da tauchen auch schon an der Küste die ersten Vorpostenwachschiffe der Engländer auf. Als harmlose Fischdampfer getarnt, fischend und von Hunderten von Möwen umschwärmt, melden diese Schiffe mit Funktelegrafie jedes ankommende Flugzeug zurück an die Küste. Befehl an die Besatzung: „Achtung!“ Noch eifriger wird der Himmel abgesucht nach englischen Flugzeugen. — Deutlich sind nun schon die Konturen der englischen Küsten hell im Fernglas auszumachen. Und da — an Backbord der Leuchtturm von Marblethorpe, wie ein schwarzer Finger gegen den hellen Himmel. Da unser Auftrag nur die Aufklärung des Seegebietes bezieht, Steilkurve und Kurs Ost.

Da plötzlich... an Backbord die grauen Umrisse englischer Zerstörer und hinter ihnen immer mehr Schiffe, Handelsdampfer, acht — zehn — zwölf Stück. Ein Geleitzug mit Zerstörerschutz vor der Humbermündung. Ein Funkpruch wandert zum Funker: Der Geleitzug wird an den Heimathorst gemeldet. Nur schade, daß er so dicht unter der englischen Küste ist. Das wäre ein Fressen für unsere Bombenflieger. Zuerst hielt man uns wohl für einen englischen Aufklärer, weil wir von der englischen Küste kamen. Als wir aber im gebührenden Abstand um den Geleitzug herumschlichen in 20 m Höhe, da schien man doch etwas zu merken. Plötzlich bligte es an Bord zweier Zerstörer auf. Schwarze

und rötliche Bällchen stehen neben mir, verdammt gut. „Mensch, Herzfeld, abdrehen!“ schreie ich dem Führer zu, „und dann Vollgas.“ Jetzt beteiligen sich auch die anderen Zerstörer an dem netten Scheibenschießen und legen uns ganze Flakwände hin. Hier an der englischen Küste einen Treffer zu bekommen, wäre unangenehm, denn wir brauchen noch einige Stunden, um wieder nach Hause zu fliegen. Auf Sichtweite und in geringer Höhe umkreisen wir den Geleitzug, bis uns ein Funkpruch den Rückflug befiehlt.

Auf dem Rückflug werden Funkprüche anderer Maschinen aufgefangen. Ein Aufklärer hat ein getauchtes U-Boot gesehen, ein anderer Funkpruch meldet kurz den Luftkampf eines unserer Flugboote mit zwei englischen Fliegern. Mitten in der Nordsee wird dann in halbstündigem Luftkampf gekurbelt, die Maschinenwaffen knattern, und Leuchtspurgeschosse greifen nach dem Gegner. Allein auf sich gestellt muß sich der Fernaufklärer dem gegnerischen Angriff zu entziehen suchen, da der Brite häufig in Rotten angreift. Es scheint heute eine Menge auf der Nordsee los zu sein, denn schon wieder meldet ein Fernaufklärer den Engländer, zehn Bomber in großer Höhe und Kurs Ost. Alarmiert durch diese Meldung werden die deutschen Jäger dem Engländer einen warmen Empfang bereiten.

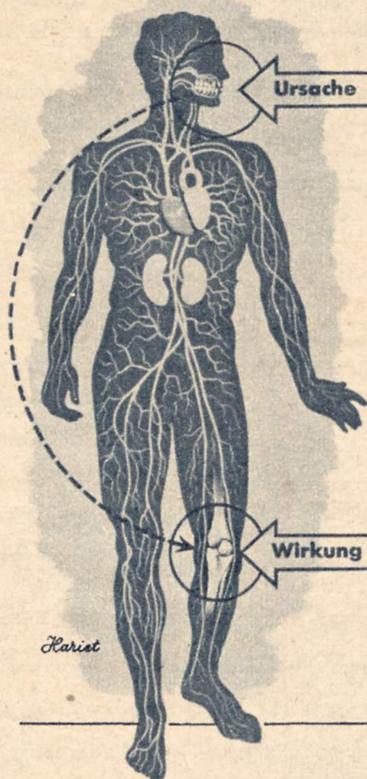
Je näher wir der deutschen Küste kommen, um so unsichtiger wird das Wetter. Gerade hier im Nordseegebiet ist der sehr schnell eintreibende Seenebel für unsere Flieger gefährlich, aber wir haben Glück und können gerade noch in einer offenen Stelle in den Heimathorst hineinrutschen. Es ist Spätnachmittag und um diese Jahreszeit schon fast dunkel. Hart wie Beton schlagen die Wellen an das Flugboot bei der Landung, und hoch schäumt bei geringer werdender Landegeschwindigkeit das Wasser an Bug und Stummeln des Flugbootes auf. Ein Signalfarn ruft ein Boot herbei; Motoren aus und Ruder festgestellt. Der Kommandant des Flugzeuges weht zur Gruppe und meldet das

Fokalinfection - die Krankheit mit Fernwirkung

Wenn wir erkranken, achten wir fast immer nur auf die Krankheitserscheinung, vergessen dabei aber meist, daß jede Krankheit eine Ursache hat und daß zwischen Erscheinung und Ursache sehr oft ein großer Unterschied besteht. Das bezeichnendste Beispiel hierfür ist die Fokal- oder Herdinfection. Darunter versteht man eine Krankheit mit Fernwirkung, d. h. der Krankheitsherd sitzt entweder an den Mandeln, den Zähnen oder in einem anderen Organ, während die Krankheit selber am Herzen, an den Gelenken, den Nieren, der Haut oder den Augen in Erscheinung tritt.

Die Fokalinfection, die von den Zähnen ausgeht, hat meistens die Zahnfäule (Karies), jene am weitesten verbreitete und in den meisten Fällen vermeidbare Krankheit, zur Ursache. Häufig ist aber auch der Zahnfachschwund (Paradentose) an der Fokalinfection schuld.

Die Entwicklung muß man sich ungefähr so vorstellen, daß bereits bei einem kleinen Schaden des Zahnschmelzes, also einer kariösen Stelle, Kleinstlebewesen in das Zahnbein und durch dessen feine Kanäle in das Zahnmark vordringen. Es entsteht eine Zahnmarkentzündung mit den gefürchteten Zahnschmerzen, und wenn die Behandlung des kranken Zahnes nicht rechtzeitig genug beginnt, stirbt das Zahnmark ab, verwest und gibt dauernd Giftstoffe an die Zahn-umgebung und durch die Blutbahn an den ganzen Organismus ab. 86 vom Hundert aller rheumatischen Erkrankungen sind auf Fokalinfectionen zurückzuführen, wobei Krankheitsherde an den Zähnen in entscheidendem Maße beteiligt sind. Wenn alle Menschen so



handeln würden, wie es die zahnhygienische Aufklärung immer und immer wieder fordert, würden die gefährlichen Zahnkrankheiten mit ihren Folgeerscheinungen viel seltener werden. Leider aber treibt die Mehrzahl aller Menschen noch immer keine richtige Zahnpflege. Es genügt eben nicht, einfach morgens die Zähne flüchtig zu putzen: Die Zahnpflege mit der eigenen Zahnbürste und einer verlässlichen Qualitäts-Zahnpaste, wie Chlorodont, hat nur dann wirklich Sinn, wenn die Zähne regelmäßig jeden Abend vor dem Schlafengehen gründlich gereinigt und dadurch von allen Speiseresten befreit werden. Ebenso gehört zur richtigen Zahnpflege aber auch die richtige Ernährung, gründliches Kauern und die ständige Überwachung der Zähne, damit kleinste Schäden sofort behoben werden können. Richtige Zahnpflege ist nicht nur ein sicherer Weg zur Gesunderhaltung der Zähne, sondern zur Gesunderhaltung des ganzen Körpers.

Chlorodont

weist den Weg zur richtigen Zahnpflege

Zum fünfjährigen Bestehen
der Deutschen Luftwaffe erscheint als
Doppelband 3/4 der Adler-Bücherei

Schwert am Himmel

Fünf Jahre Deutsche Luftwaffe

Herausgegeben von Dr. Orlovius
Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium

Fünf Jahre Deutsche Luftwaffe - Das heißt fünf Jahre eiserner Wille, höchstes Können, stete Einsatzbereitschaft, Härte und Schneid im Kampf. Die Leistung, die in den ersten fünf Jahren unserer Luftwaffe vollbracht wurde, ist in diesem Buch, in feinen Bildern, Karten und Erlebnisberichten zu einem einzigartigen Dokument zusammengefügt.

256 Seiten stark, kartoniert RM 2,-,
gebunden RM 2,50

Zu haben in allen Buchhandlungen oder direkt vom Verlag Scherl, Berlin SW 68, gegen Voreinsendung des Betrages auf Postcheckkonto Berlin 36649 Aug. Scherl Nachf. Andernfalls Zufendung unter Nachnahme

ADLER-BÜCHEREI



VERLAG SCHERL

Ergebnis seiner Aufklärung. „Es hatte keinen Wert mehr, Verbände auf den Geleitzug anzusehen“, erklärt ein Stabsoffizier der Gruppe. „Tawohl, Herr Major“, sage ich und gehe zum wohlverdienten Abendessen. —

Jeder von uns kennt jene Schwäche, das Zagen um das bißchen Leben, wenn man von mehreren feindlichen Flugzeugen angegriffen wird mitten auf der Nordsee, oder wenn man, umbellt von leichter und schwerer Schiffsflak, angegriffen von Bordflugzeugen des feindlichen Verbandes, durch einen

Befehl gezwungen ist, am feindlichen Verband Fühlung zu halten und ihn nicht aus den Augen zu verlieren. In solchen und ähnlichen Lagen leuchtet der Geist soldatischer Kameradschaft besonders hell, der alles versucht, um Kameraden vor Gefangennahme oder Tod zu retten.

Es ist heute eine Bombensicht, ganz wenig bedeckter Himmel und unten höchstens Seegang 2. So ein richtiger Schönwetterflug! Am Knüppel der Staffelfkapitän, ein Hauptmann; neben ihm sein Nebenmann B 1, ein Oberleutnant. Also die Führermaschine der Staffel. Beruhigend brummen die Motoren, gut aufeinander abgestimmt. Einige Handelsdampfer werden in Augenschein genommen und umfurbelt, das gehört so zum täglichen Dienst. 0030 h... Plötzlich stößt der Hauptmann seinen Beobachter an und zeigt nach Backbord voraus. Fast noch gehaut heben sich die Konturen eines Kriegsschiffes vom Himmel ab. Es ist noch sehr weit weg. Also Kurssteuerung heraus und den „Vogel“ herunter gedrückt. Eine Wolkenschicht ist in 400 m aufgezogen, die Sicht ist noch gut, aber die Beleuchtung sehr verschieden, und das Kriegsschiff ist schwer auszumachen. Jetzt beginnt das Rätselraten. „Für einen englischen Zerstörer ist er zu groß, aber es ist doch auch kein Kreuzer“, meint der Staffelfkapitän. Der Beobachter wühlt schon zwischen seinen Schiffserkennungstafeln herum, das Fernglas wird hochgerissen, der Schiffstyp verglichen und wieder durch das Glas gepeilt.

Verdammt, verdammt! Ein Schornstein, und auch nicht so groß wie ein Zerstörer. Das kann doch kein Engländer sein. Kurzer Kriegsrat: „Gut, wir einigen uns auf einen leichten Kreuzer“. Das Kriegsschiff hat inzwischen den Aufklärer bemerkt. Es blüht überall an Bord auf, und kleine schwarze Bällchen stehen über dem Flugzeug. Der Beobachter knobelt noch immer am Schiffstyp rum und dann — fällt der Groschen! „Das ist ja ein polnischer Zerstörer, vielleicht Grom.“ Leider konnten sich zu Beginn des Krieges einige polnische Zerstörer noch mit Englands „Homefleet“ vereinigen und stehen nun wieder für England draußen in der Nordsee.

Funkspruch: „Zerstörer“. Durch Funkspruch wird Fühlunghalten am Zerstörer befohlen.

Also, Landeklappen heraus, 110 km auf dem Staudruck zur Brennstoffersparnis und möglichst wenig Touren. Wer weiß, wie lange sie uns hier hängen lassen. Das Flugboot schwimmt richtig in der Luft. Auf Funkspruch wird ein zweiter Fühlungshalter herangepeilt. In Zickzackkursen fährt der Zerstörer „alle Kraft voraus“ Richtung Firth of Forth. Der

zweite Aufklärer kommt in Sicht. Schwarz hebt sich seine schlank Form vom Himmel ab.

1300 h... Die Südküste von Firth of Forth kommt in Sicht voraus. „Na, allmählich müssen unsere Kampfflieger erscheinen, sonst knaden sie den Zerstörer nicht mehr“, meint gerade der Staffelfkapitän. Endlich nähern sich aus dem Osten drei schwarze Punkte: Drei deutsche Kampfflieger zum Angriff auf den Polen. Dann wird das Fühlunghalten wegen Brennstoffmangels abgebrochen, und der Rückflug wird angetreten. Der Brennstoff wird mit Peilstab und Brennstoffuhr laufend gemessen. Der Beobachter rechnet mit seinem Navigationsgerät und greift mit dem Zirkel eine Strecke auf der Karte ab. „Herr Hauptmann, wir werden mit unserem Sprit wahrscheinlich nicht bis nach Hause kommen und eine Notlandung bauen müssen. Wir lassen uns am besten das Flugsicherungsschiff entgegenkommen.“ Der Hauptmann nickt zustimmend. Schon ist ein Funkspruch an den Heimathorst abgegeben. Langsam verrinnt die Zeit, noch immer fliegt der Vogel. Ruhig und gleichmäßig brummen die Motoren, das Wetter ist Gott sein Dank ruhig. Trotz dieser Aufregung wird die letzte Verpflegung gegessen.

Da, im zur Notlandung gemeldeten Quadrat liegt schon das Flugsicherungsschiff. Kurzer Morse-spruch: „Ich versuche weiterzufliegen zum Einsatzhorst.“ Und es gelingt. Schon im Dunkeln rutscht das Flugboot buchstäblich mit dem letzten Tropfen Brennstoff in den Einsatzhorst hinein.

Der Angriff der drei deutschen Kampfflieger auf den polnischen Zerstörer wurde trotz des Angriffs englischer Jäger durchgeführt.

Schon in aller Frühe werden die Flugzeugbesatzungen einer Seefernaufklärerstaffel zum Einsatz befohlen. Es handelt sich diesmal um einen Sonderauftrag für uns Fernaufklärer, denn der Staffelfkapitän befiehlt bei der Besprechung strengste Geheimhaltung des folgenden Flugbefehls: „Es ist enge Sicherung bei dem heimkehrenden deutschen Schnelldampfer ‚Bremen‘ zu fliegen.“

F O R T S E T Z U N G F O L G T

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich zuzüglich 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 5. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany



Überragende Güte zeichnet die ECKSTEIN Nr.5 deshalb aus, weil für den Tabak alles - für die Packung nur das zweckmässig Notwendige aufgegeben wird. Denn auf den Tabak kommt es an!

Eckstein

3 1/3 Pfg.

Das Buch zum fünfjährigen Bestehen der Luftwaffe:

„Schwert am Himmel“

Band 3/4 der Adler-Bücherei

Der Titel des Buches, des neuen Doppelbandes der Adler-Bücherei, kennzeichnet in treffender Weise das Wesen und die Aufgaben unserer Luftwaffe. Das Schwert am Himmel wacht über deutschem Lebensraum, wacht über deutscher Kultur und Arbeit, es schlägt mit seiner geballten Kraft aber auch erbarmungslos zu, den Feind zerschmetternd, der den deutschen Frieden zu stören wagt.

Die Luftwaffe des Weltkrieges, unbesiegt und von den Feinden gefürchtet, wurde ein Opfer des Diktates von Versailles. Ihr im Opfern und Sieg gestählter Geist lebte weiter und fand im nationalsozialistischen Aufbruch seine Auferstehung.

Ein alter, oft siegreicher Kämpfer des Weltkrieges und der Bewegung, ein treuer Paladin des Führers, unser Generalfeldmarschall Göring, wurde der Schöpfer und Oberbefehlshaber einer neuen Luftwaffe.

Das Schwert am Himmel wurde geschmiedet mit einer Siegfriedkraft, die kaum möglich erschien. In fünf Jahren Aufbau erhielt das Schwert die Schärfe, die nun niederschlägt auf die Feinde, die Deutschland herausgefordert haben. Flieger, Flak- und Luftnachrichtentruppe bilden eine untrennbare Einheit der Luftwaffe. In fünf Jahren hingebender Arbeit auf fast allen Gebieten der Wissenschaft, Forschung, Technik, Waffenlehre, des Funkdienstes, des Wetterdienstes, der Naturwissenschaften, des Bildwesens, des Bauwesens, der Betriebsstoffkunde und Organisation wurde der materielle Untergrund gelegt. Auf ideellem Gebiete trat eine Erziehung des Geistes ein, der eine eiserne Einheit schweißte, die jeden Einsatz zu meistern in der Lage ist.

Das Buch des Oberregierungsrats Dr. Orlovius läßt uns einen Einblick in dieses gewaltige Werk tun, das die Arbeit eines ganzen Volkes, aller Berufsarten umfaßt. Namhafte Mitarbeiter und Sachverständige wirkten mit, um die zahlreichen Spezialgebiete zu schildern und ein abgeschlossenes Bild zu geben. Der Inhalt ist in drei Abschnitte gegliedert, in denen der so mannigfache Stoff unter den Überschriften „Werden und Bewährung der deutschen Luftwaffe“, „Gliederung und Einsatz der deutschen Luftwaffe“, „Rund um die deutsche Luftwaffe“ behandelt wird, reichlich mit Bildwerk ausgestattet, das einen guten Einblick gewährt.

Im ersten Teil liegt der Schwerpunkt auf der geschichtlichen Entwicklung, die als lebendige Wirklichkeit geschildert und bis in unsere Gegenwart herangeführt wird. In den Themen „Legion Condor an die Front“, „Die deutsche Luftwaffe im Feldzuge gegen Polen“ und „Auch im Westen siegreich“ werden in gedrängter Kürze die Kriegsgeschichte, die Bewährung, geschildert, in denen die deutsche Luftwaffe ihre Feuertaufe empfing und bis zum heutigen Tage zu dem Schwert geschmiedet wurde, das im Begriffe ist, gegen den Feind wuchtige Schläge bis zum siegreichen Ende zu führen.

Der zweite Teil gibt einen klaren Überblick über den Aufbau der deutschen Luftwaffe von der Obersten Kommandobehörde bis in die einzelnen Gliederungen, wobei selbstverständlich auch die Männer vom fliegertechnischen Personal und der Transportverbände, die sich bereits in Polen so erfolgreich bewährt haben, nicht unberücksichtigt geblieben sind.

Im dritten Teil sind die zahlreichen Probleme und Zusammenhänge behandelt, die im neuen Deutschland erst durch die Existenz einer wirksamen Luftwaffe aufgetaucht sind. Aus der großen Anzahl der Themen soll nur auf einige ausdrücklich verwiesen werden. So ist die Zusammenarbeit zwischen Luftwaffe und Heer sowie zwischen Luftwaffe und Kriegsmarine in besonderen Beiträgen behandelt; die Rolle der Luftwaffe als politisches Kampfmittel wird gewürdigt; ein Beitrag befaßt sich mit der Luftverteidigungszone West, ein anderer mit den Beziehungen zwischen Forschung und unserem dritten Wehrmachtsteil und ein weiterer mit den Aufstiegsmöglichkeiten, die gerade unsere jüngste Waffe der deutschen Jugend in so reichem Maße bietet. Aber auch die Bedeutung der Luftwaffe für den Sport und die engen interessanten Zusammenhänge zwischen Industrie und Luftmacht sind nicht vergessen, ebensowenig wie die Einflüsse, die von der Luftwaffe auf die Kunst ausgegangen sind.

Die Schilderungen gehen mit Bildern auf die wertvollsten Einzelheiten ein, ohne sich im Unwesentlichen zu verlieren. Wir erhalten Einblick in den inneren Dienst, in die so zahlreichen Gebiete der Ausbildung, des Sportes, in die technische Schulung. Wir erkennen aus allem heraus den wahren Kameradschaftsgeist, den vaterländische Gemeinschaftsarbeit in idealster Auffassung formt.

So stellt sich uns das Bild des dritten Wehrmachtsteiles als Neuformung des Lebenswillens unserer Nation dar, die weit über das Militärische hinaus eine grundlegende Umwälzung bewirkt hat. Dieser Vielgestaltigkeit und umfassenden Weite entspricht das Buch, das sich sowohl an die Männer der Luftwaffe selber als auch an alle Schichten unseres Volkes wendet.

In dem Existenzkampf, in dem Deutschland gegen die westlichen Demokratien sich befindet, ist der Luftwaffe eine entscheidende Bedeutung zugemessen. Ein Werk, das wie dieses in einer wahrhaft volkstümlichen und zugleich gründlichen Weise die Luftwaffe behandelt, verdient deshalb stärkste Verbreitung.

Generalmajor Haehnelt

Chef der Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe



Diese zwei könnten so stolz auf ihr schönes Gebiß sein. Aber wie schade! Sie übersehen bei ihrer Mundpflege den häßlichen Zahnstein hinter den Zähnen und denken einfach nicht daran, die Rückseite ihrer Zähne zu putzen..



Die Bekämpfung des Zahnsteins sollte für jedermann selbstverständlich sein. Regelmäßiges Zähneputzen mit Solidox zermürbt das Gefüge des Zahnsteins, bekämpft sein Bestehen und Weiterwachsen und vermag in vielen Fällen seine Neubildung ganz zu verhüten. So haben Sie die Gewähr für weiße, gesunde Zähne, einen immer gepflegten Mund.

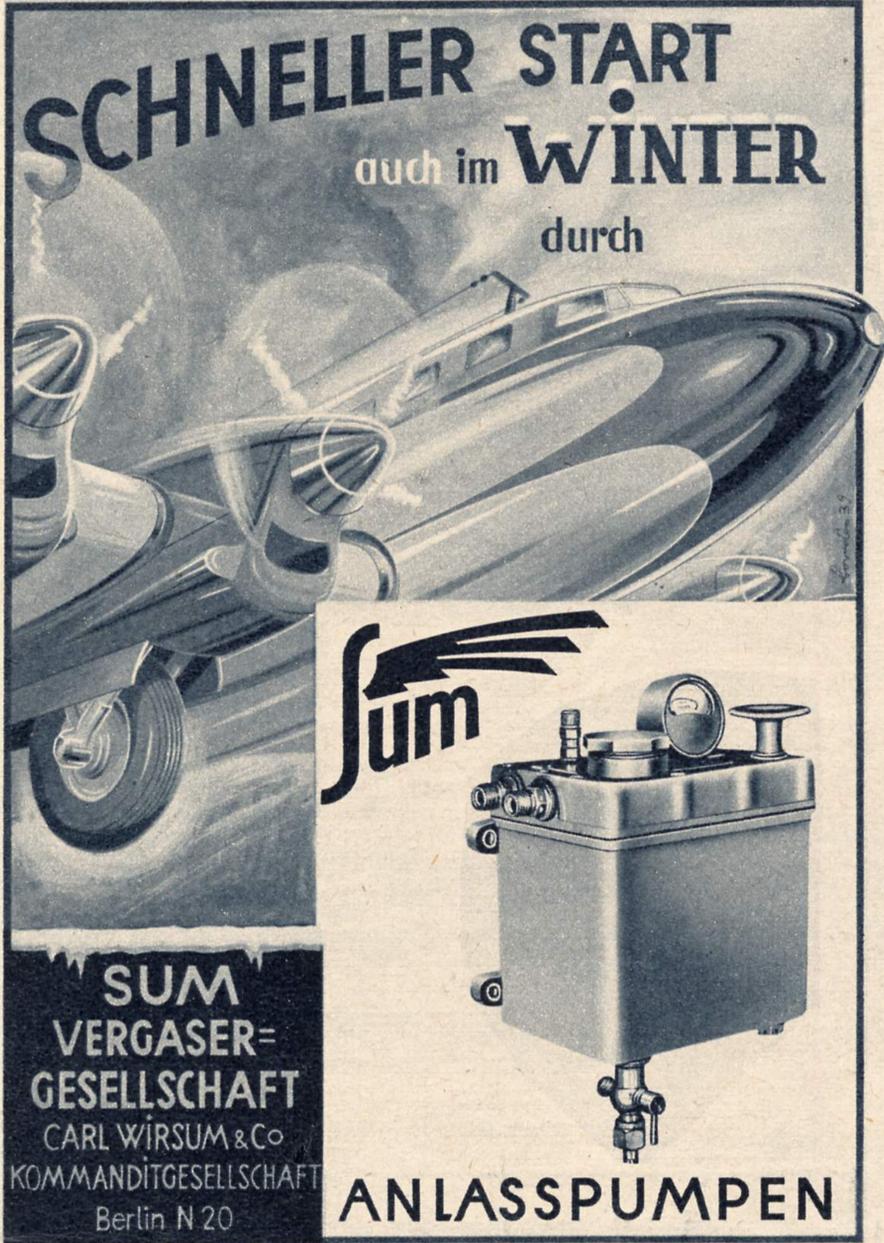
SOLIDOX

 Zahnstein bekämpfend

Die Zahnpasta für alle

TUBE 40 Pf. GROSSE TUBE 60 Pf.

SCHNELLER START
auch im **WINTER**
durch



SUM

SUM
VERGASER-
GESELLSCHAFT
CARL WIRSUM & Co
KOMMANDITGESELLSCHAFT
Berlin N 20

ANLASSPUMPEN



AUF
ASKANIA-
Instrumente
KANN MAN SICH VERLASSEN!

FÜR DIE LUFTFAHRT:

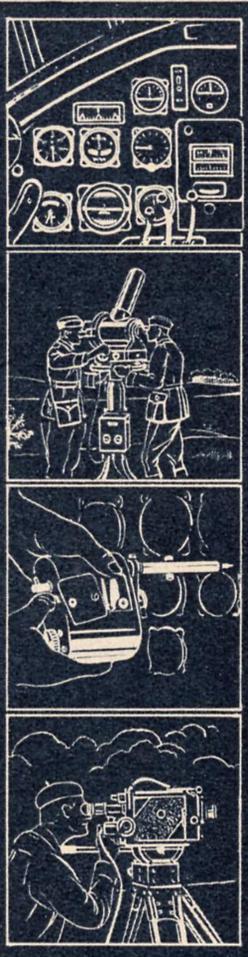
Vollständige Gerätetafeln.
Navigations- und
Fluglagengeräte.
Selbsttätige Steuerungen.

Instrumente
für meteorologische und
photogrammetrische
Zwecke

Schwingungsmeßgeräte

Kinoaufnahmegeräte
für Normalfilm

ASKANIA-WERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
BERLIN-FRIEDENAU • KAISERALLEE 86-89



1015

HEINE
PROPELLER

BERLIN O 34

TELEGRAMME:
HEINEPROPELLER
BERLIN






Geknipst – ja ...

Aber wo lassen wir jetzt schnell den
Film entwickeln und die Abzüge machen?
Nichts einfacher als das: Ein Photoabonnement
beim PHOTOHAUS LEPPIN bestellen!
PHOTOHAUS LEPPIN ist ein vorbildlicher Betrieb,
und Eure Photoarbeiten sind dort in guten Händen.
Also: Sofort ausführl. Druckschrift verlangen

PHOTOHAUS LEPPIN
Berlin W 30, Motzstraße 68 * Sammel-Nr. 25 40 42

Freig. durch RLM 49403

Denken - Raten - Lösen

Doppelbuchstabenkreuzwörterfjel
Nachahmung nicht gestattet

1	T	R	U	T	2	H	A	H	N	3	G	O	E	T	4	H	E							
5	K	R	A	N	6	G	A	N	B	7	P	O	L	I	8	Z	I	S	T	9	R	E	S	T
10	O	D	E	N	S	E	11	D	E	E	K	12	P	O	E	E	13	L	U	P	E	14	F	E
15	E	G	O	N	16	S	K	17	S	C	H	K	L	D										
18	S	A	G	E	19	B	R	A	T	20	S	C	H	E	21	M	A							
22	D	H	23	H	A	U	T	24	H	I	25	H	A	U	S									
26	I	R	L	A	N	D	27	H	E	R	M	E	I	N										

In jedes Feld sind zwei Buchstaben zu setzen.
Bedeutung der einzelnen Wörter
a) von links nach rechts: Hühner-

vogel, deutscher Klassiker, Lastenheber,
 schmaler Verbindungsraum, Schuhmann,
 Rückstand, dänische Stadt auf Fünen,
 Teil des Schiffes, Gedanke, Bergrößerungsglas, männlicher Vorname, alte Schuhwaffe, Erzählungsart, Streichinstrument, Körperteil, Bauwerk, Insel westlich von England, marderartiges Raubtier;

b) von oben nach unten: Fettart, Jagdruf, Schlagwerkzeug, Jahreszeit, Panzerreife, Besucher, griechischer Meeresgott, Endpunkt, Turngerät, Eilmeldung, Nagetier, landwirtschaftliches Gerät, Kartenspiel, Edelstein, Vogelnachkommenschaft, Regenschuh, Körperteil, Wäldchen. 49254

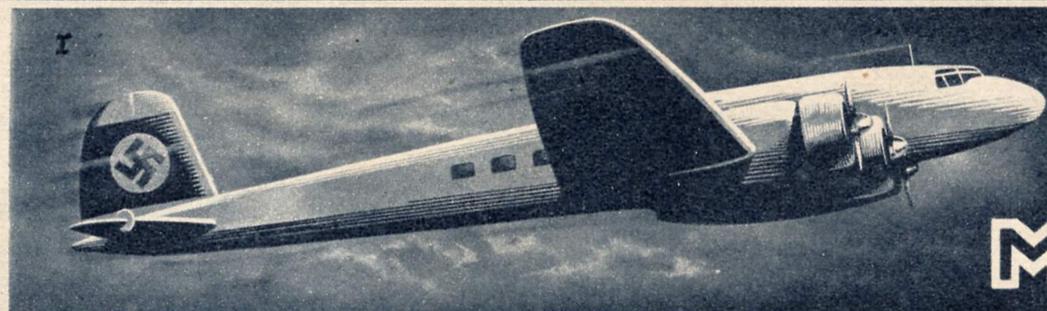
Briefversteck

In nachstehendem Brief sind mindestens 25 weibliche Personennamen versteckt.



Lieber Hermann,
am Geburtstagsmorgen empfing ich Deine Zeilen und Gaben. 1000 Dank — Du hast wieder einmal in allen Einzelheiten das rechte getroffen. Für mein geliebtes Täschchen wünschte ich mir seit Juli Ersatz. Wer mag das verraten haben? Und der famose Kocher — Großmama lieb ihn sich eben probeweise von mir. Auch Onkels Sendung aus Kassel machte mir große Freude. Mag Nesthäkchen mich nicht einmal besuchen? Ich könnte ihm schöne Dinge borgen und Bilder aus dem alten Tierpark Hellabrunn sogar schenken. — Die Kunde von Ottos Auszeichnung vernahm ich mit wahrer Genugtuung. Er hat ein Riesentalent.

Alfred orakelt mir zu viel. Sein Redeschwall ist unerträglich, zumal da er sich meist unklar



fin Feuerschutz
von Weltgeltung!

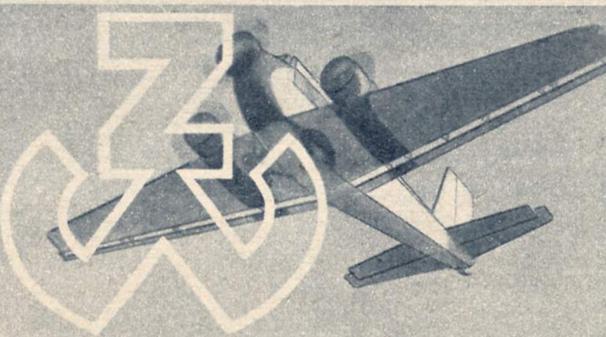
MINIMAX

Die Pickel
im Gesicht
verschwinden...

Gerade wer Uniform trägt, ist besonders empfänglich für Pickel und Haut-Infektionen. Kleine Verletzungen — zum Beispiel nach dem Rasieren — kommen mit dem Kragen in Berührung, und schon ist die Gefahr einer Infektion da. Wer regelmäßig die Haut mit dem konzentrierten Pitralon betupft, desinfiziert sie bis in die Tiefen der Poren. Pitralon mit seiner großen Tiefenwirkung öffnet die Talgdrüsenausgänge der Haut, durchdringt die beiden Hautschichten und vernichtet auch die im Unterhautzellgewebe wuchernden Krankheitskeime.



Nicht einreiben — auf tupfen!
Machen Sie einen Versuch auf unsere Kosten und fordern Sie kostenlose Probeflasche von den Lingner-Verken, Dresden A 24.



Zoellner-Lacke

für die
gesamte Industrie

ZOELLNER-WERKE
Ges. für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.
Berlin-Neukölln · Neukirchen Obpf. · Gegr. 1796

Lesen Sie die „Woche“

Nr. 10 Neusilber 2.50
Nr. 20 Neusilber 2.50
Nr. 30 Neusilber 2.
2.80 m. Goldauf 3.50

UNIFORM-DEGNER
Berlin, Saarlandstr. 103
Nur Nachnahme

**Bando-
nions
Konzer-
tinas**

Piano - Akkordions

Zu hab. i. jed. Musikgeschäft.
Monat. Ratenzahlungen. Ver-
langen Sie sof. Katal. gratis.

Alfred Arnold
Carlsfeld / Erzgebirge 58
Bandonion-, Konzertina- u.
Piano - Akkordion - Fabrik

Harmonikas
Akkordions

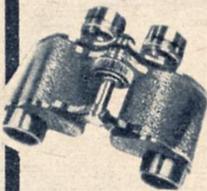
in großer Auswahl
Seit 1882
Versand an Private
KATALOG 21
Alle KOSTENLOS
Musikinstrumente
in bekannter Güte

Edmund Paulus
Markneukirchen 21



Busch
sieht hinter den Busch

Glaskraft ist Spähkraft.
Um eine volle Schärfe zu erhalten,
sind in den Busch-Gläsern 4 op-
tische Leistungen vereint: Das Blick-
feld ist nah + klar + hell + groß.



Busch
vollocharfe
PRISMENGLÄSER
EMIL BUSCH A.G. RATHENOW

**Flug-u. Schiffs-
Modellbau**
Baupläne, Werk-
stoffe. Kat. grat.
J. BRENDL
Limburgerhof 7
Pfalz

Für Kameradschaftsabend
und Kompaniefeste.

Gute Vortrags- und Unter-
haltungsbücher. Musikalische
Aufführungen. Neue Soldaten-
spiele. Katalog W2 kostenfrei!

G. Danner, Mühlhausen i. Thür.

ausdrückt. Aber er hilft jetzt in einer Metallwarenfabrik und bekommt sogar Schwerarbeiterzulage. Seine Aussichten in Wolgast und Pilsen hatten sich gleichzeitig zerklüftet.

Nochmals Dank und herzliche Grüße
Deines Bielliebchens 50541

Silbenrätsel

a — ak — bar — bei — chen — dver — eh
 — ein — ge — gold — hahn — i — in —
 ke — mar — maus — ne — no — nung
 — o — on — preis — ragd — ran — re —
 ren — ri — rich — ra — sma — spitz — stit
 — tar — ter — ter — ti — ton — ul — un —
 va — zenz

Aus vorstehenden 41 Silben sind 16 Wörter zu bilden, deren Anfangsbuchstaben von oben nach unten, und deren Endbuchstaben von unten nach oben gelesen, ein Wort von G. Hofmeister ergeben.

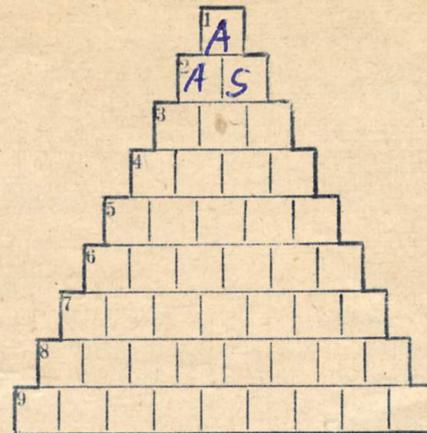
Bedeutung der einzelnen Wörter:
 1 Wiesenblume, 2 kleinster deutscher Singvogel, 3 Frucht, 4 Papstname, 5 deutscher Dichter, 6 männliche Gestalt aus „Tristan“, 7 württembergischer Herzog, 8 Nagetier, 9 weibliche Gestalt aus „Rienzi“, 10 Edelstein, 11 Anpassung an die Umgebung, 12 Veränderung eines musikalischen Themas, 13 nachträgliche bauliche Veränderung, 14 russische Geldmünze, 15 tschechischer Lieddichter, 16 mitschwingender Laut.

Bekanntschafft

In meinem Kaffee spielte ich
 Mit ihm zuweilen Sat,
 Bis eines schönen Wort er mich
 Zu Wort (geschüttelt) bat. 50490

Pyramidenrätsel

Jedes Wort ist aus den Buchstaben des vorhergehenden Wortes unter Hinzunahme eines Buchstabens zu bilden.



1 Selbstlaut, 2 altrömische Münze, 3 germanische Gottheit, 4 Gestalt aus Lohengrin, 5 Stadt in Südfrankreich, 6 Nebenfluß der Unterelbe, 7 altes Zupfinstrument, 8 Düngesalz, 9 Stauanlage. 50202

Das war die Strafe!?

Ja, das war die Strafe für Vaters Unachtsamkeit: Die gedankenlos auf den Aschbecher rand gelegte Zigarre brannte weiter und fiel herunter. Ein häßliches Loch in der Tischdecke ist die Folge! Ein zweites Mal wird Vater das sicherlich nicht tun!

Aber nicht nur die Männer, sondern auch die Hausfrauen sind manchmal gedankenlos. Sie lassen den kalk des harten Wassers ungehindert sein Vernichtungswerk betreiben, nur weil sie die schädlichen Folgen nicht sofort sehen können. Der kalk im Wasser vernichtet nämlich nicht nur Seife, er bewirkt auch ein vorzeitiges Vergrauen der Wäsche. Wie gut ist es da, zu wissen, daß wir in fenko Bleich-Soda ein bewährtes Mittel besitzen, das diesen Nachteil verhindert. Wichtig ist aber, daß man fenko immer 30 Minuten vor Bereitung der Waschlauge in Wasser verrührt, dann ist die weichmachende Wirkung von fenko am größten.

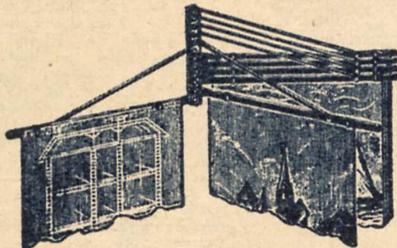
Wäschschäden verhüten
 ist volkswirtschaftliche Pflicht!

Gutschein
 für kostenfreie Zusendung der aufklärenden Lehrschrift
 „Wäschschäden - wie sie entstehen - und wie man sie verhütet.“
 Name: _____
 Ort: _____
 Straße: _____
 Abblenden an:
 fenkel & Cie. AG., Düsseldorf
 Perflmerke

Das neue überragende KARTENWERK

im Großformat 30 x 42 cm mit den neuesten Grenzen und Gutschein für Ersatzkarte (Osten).

Meyers Großer Hausatlas
 Ungewöhnl. Reichhaltigkeit, 213 mehrfarbige Haupt- und Nebenkarten. Register mit über 100 000 geographischen Eigennamen. Große Maßstäbe, Großraumkarten, Reisegebiete. Interessante Sonderkarten (Wirtschaft, Kolonien usw.), auch technisch eine kartograph. Höchstleistung. Preis RM 17.50, in Monatsraten von RM 2.- an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung Carl Heinz Finking, Leipzig C1/5, Reudnitzer Straße 1-7.



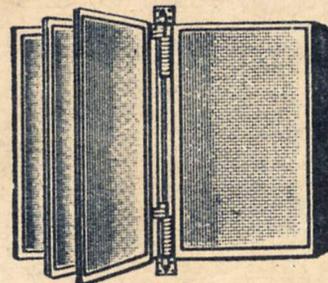
Plan-Wende-Aufhänger

Das Wandbuch

Plan-Wende-Aufhänger für 12 bis 120 umwendbare Blätter, zugleich Grundelement der CEWEE-

Kartenständer und Zeichnungsschränke

Alleiniger Hersteller **Carl W. Egeling**
 Berlin-Schöneberg 3, Apostel-Paulus-Str. 2
 Ruf 71 3275



Drehrahmen-Einrichtung

Heute geht er zweimal in seinen alten Anzug hinein...

Ist es denn möglich, in kurzer Zeit erheblich abzunehmen? Heute kann man diese Frage erfreulicherweise ohne weiteres bejahen. — Es ist eine Erkenntnis der modernen Wissenschaft, daß das Dickwerden nicht so sehr mit dem reichlichen Essen zusammenhängt, als vielmehr mit einer falsch gesteuerten Nahrungsverwertung. Diese Ueberlegung liegt den Dragées Neunzehn zugrunde. Sie sind ein Ergebnis der Forschungen des Universitätsprofessors Dr. med. H. M. u. ch. Mit Hilfe von Dragées Neunzehn kann man es auf gesunde Weise erreichen, in ein paar Wochen mehrere Pfund abzunehmen.



Neunzehn

verursachen kein Kneifen und können unbedenklich täglich genommen werden.
 40 Stück RM 1,21,
 150 Stück RM 3,55.
 Zu haben in allen Apotheken.



DAUERENDE BEANSPRUCHUNG

läßt auch bei bestem Material vorzeitige Abnutzung eintreten. Nur aufmerksame Pflege u. sofortige Beseitigung selbst kleiner Mängel können Betriebsstörungen vermeiden. So ist es auch beim menschlichen Körper. Sollte es daher nicht für jeden bei erhöhter Inanspruchnahme erste Pflicht sein, rechtzeitig für Ergänzung der Kraftreserven zu sorgen, um Widerstandsfähigkeit und Schaffenskraft zu erhalten?

OKASA

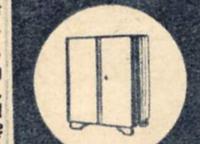
hat sich hierzu seit vielen Jahren bestens bewährt. Enthält es doch lebenswichtige Hormone und Vitamine, unentbehrliche Bio-Mineralien und das nervennährende Lecithin. Okasa sichert die Leistungskraft, stärkt die Nerven und erhöht so die Lebensfreude.

100 Tabletten Okasa-Silber für den Mann 8,80, Gold für die Frau 9,50 in Apotheken. Zusendung der ausführlichen Broschüre und Gratisprobe veranlaßt gegen 24 Pfg. für Porto HORMO-PHARMA, BERLIN SW88, KOCHSTR. 18.

1 1/2 Pf. kostet jede Marke, welche Sie ohne Entnahmewang aus meinen Einheits-Ansammlungen entnehmen können. — Probeheft gegen Ständesangabe. Max Herbat, Markenhaus, Hamburg 36/790

ZAUBER-SCHERZ-ARTIKEL
HORSTER
 BERLIN 68/7

Schränke
 zum Anbauen!



80 breit 53 —
 100 breit 65 —
 120 breit 73 —

FRANK'S
 Rohmöbel
 BERLIN
 Rosentaler-
 Straße
 Sammel-Nr.: 416211
 Prospekte!

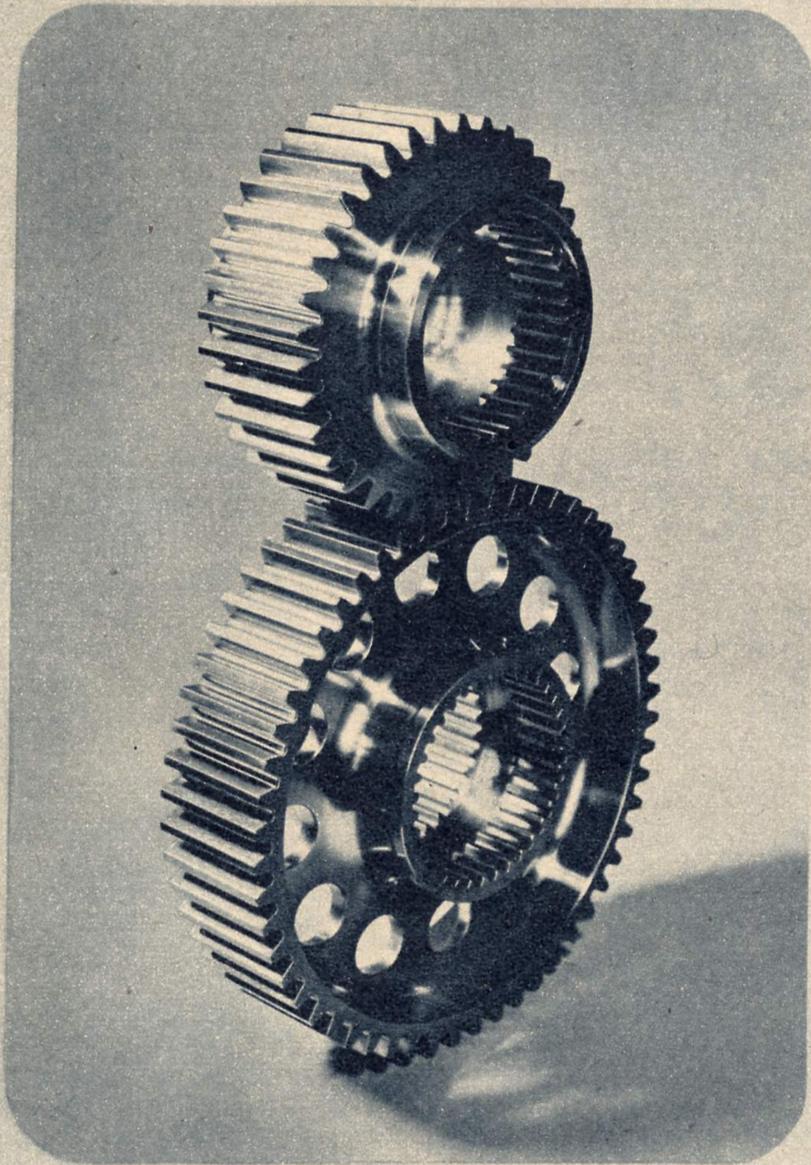
STRICKER

m. Bereifung preiswert
 lieferbar. Katalog kostenlos.
E. & P. STRICKER
 BRACKWEDE-BIELEFELD 420

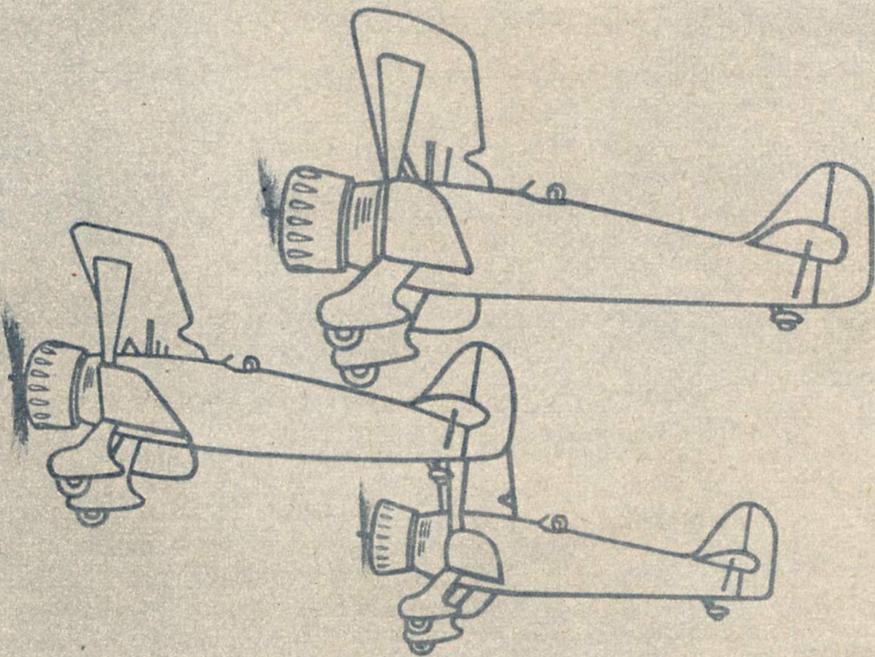


Das rechte Hausbuch für Alle

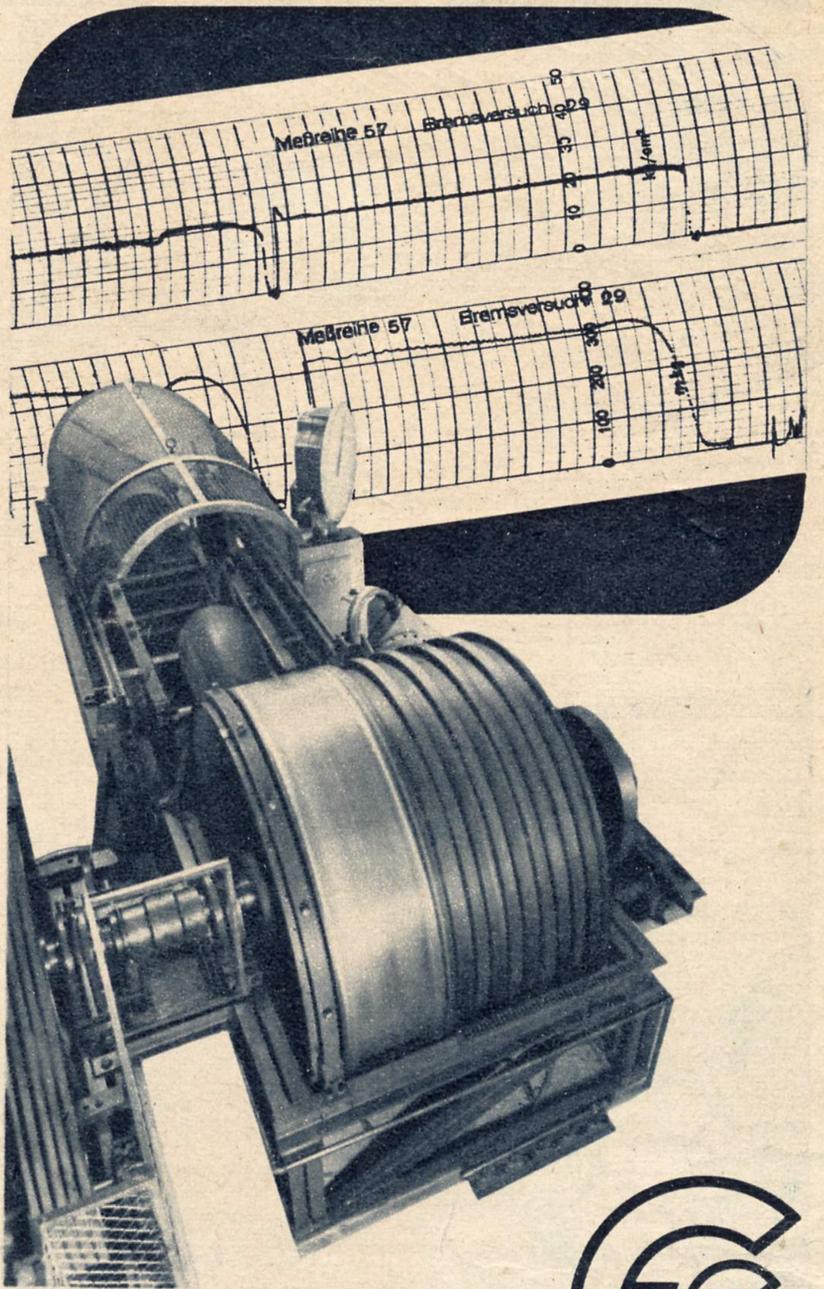
Soeben erschienen: Vander: Naturmedizin, eine einmalige, unübertroffene Leistung, 600 Seiten mit über 500 Textabbildungen und 24 mehrfarbigen Tafeln Lexikon-Großformat. Übersichtliche Textanordnung Leichtes Nachschlagen. **Überreiche Bebilderung.** Hauptgruppen: Krankheitslehre der Naturmedizin. Heil- anwendungen. Krankenernährung nach den Grundsätzen der Naturmedizin. Heilkräuter und ihre Anwendung. Behandlung der Krankheiten. Ferner: Befruchtung, Schwangerschaft, Geburt und Wochenbett. Barpreis 28 RM, in Raten Preis **29,40 RM**, von 3.- RM monatlich zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlg. **Carl Heinz Finking**, Leipzig C 1/5, Reudnitzer Straße 1-7



BRENDEL



KOLLMANN GETRIEBEBAU
G. M. B. H.
LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG



Kurzfristige „Spitze“ oder hohe „Dauer“-Bremsleistung?

Wenn es gilt, in scharfem Wettbewerb Bravourleistungen aufzustellen, dann wird auch kurzfristig von den Bremsen allerhand verlangt. Wie sie „nachher“ aussehen — darnach fragt man nicht. Insofern sind Siegeslorbeeren bei Konkurrenzen oder Bestleistungen nur dann ein vollgültiger Leistungsbeweis, wenn sie auch im Dauerflugbetrieb ihre Bestätigung finden. Auf dem unerbittlichen -Prüffeld werden die Bremswerte mit größtmöglicher Sorgfalt über längere Dauer gemessen. Wärmebeständige Beläge, hohe Aufnahme und schnelle Abführung der entstehenden Bremswärme, verbunden mit erprobten Trommelwerkstoffen ergeben gleichbleibende Bremsleistung über den gesamten Bremsweg, also kurzfristige „Spitze“ und hohe „Dauer“-Bremsleistung — darauf kommt es an!

Elektron-Co mbH Bad Cannstatt u. Spandau
 Ⓢ-Flugzeugräder Ⓢ-Flugzeugbeine Ⓢ-Flugmotorkolben (Bauart MAHLE)